Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 14 / 16. MÄRZ 2022

F1-Analyse: Testfahrten in Bahrain

Meister Mercedes stochert im Nebel

Alle Rennen auf einen Blick

Motorrad-Renn-kalender

Motorsport im VW-Konzern

Audi legt LMDh-Projekt auf Eis

MotoE-Testfahrten in Jerez

Aegerter-Bestzeit beim Auftakt-Test

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 14



WEC: Prolog in Sebring

LMP2-Renner setzen Hypercars unter Druck



MotoGP-Interview: Enea Bastianini

Neue Zielsetzung nach Sensation in Katar



Rallye-EM: Fafe/Portugal

Nil Solans gewinnt auf schwerem Geläuf

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

28 NASCAR Cup-Series in Phoenix: Premierensieger im Arizona-Oval

14 Rennsport-Historie – Danny Ongais: Erinnerung an den wilden Hund aus Maui

INDYCAR

INTACTGP

32 MotoE-Testfahrten in Jerez: Blitzstart von Dominique Aegerter

Editorial

Die FIA hat zu Beginn des Überfalls auf die Ukraine keine gute Figur gemacht. Aber immerhin hat sie sich mal bewegt.

Die Ankündigung von FIA-Vize-Präsident Robert Reid unmittelbar nach Beginn der russischen Invasion, erst die Position des Internationalen Olympischen Komitees abwarten zu wollen, war ein Armutszeugnis. Ausgerechnet die IOC-Truppe von Autokraten-Freund Thomas Bach als moralische und sportpolitische Instanz vorzuschieben, ist vergleichbar mit einer Professur für nachhaltige Viehwirtschaft für Clemens Tönnies. Auch in der Formel 1 war mancher Aktiver schneller als die Sporthoheit. Sebastian Vettel hat den Großen Preis von Russland früher abgesagt, als es Mohammed bin Sulayem tat. Immerhin, der Sport hat sich bewegt – und das erstaunlich weit. Die Absage des Formel-1-Rennens in Sotschi und das Verbot jeglicher russischer und weißrussischer Flaggen und Hymnen ist mehr als ein symbolischer Akt, es sind wirksame und notwendige Sanktionen.

Egal ob Olympia oder Formel 1, der Sport hat bisher immer beide Augen zugedrückt, wenn das Geld stimmte. Als der Rallye-Youngster Conrad Rautenbach aus Zimbabwe 2007 im offiziellen Citroën-Junior-Team fuhr, stand sein Vater Billy wegen Betruges und seiner Unterstützung für Diktator Robert Mugabe auf internationalen Fahndungslisten. In der Rallye-WM interessierte kaum, woher das Geld für die Rallye-Einsätze des Juniors kam.

Die Sportler selbst sind weder Invasoren noch Kriegsverbrecher. Dass sie unter der Lage leiden ist Pech, aber gerechtfertigt in einer Welt, wo der Sport entgegen aller weltfremden Phrasen eben doch höchst politisch ist und immer wieder für Machtdemonstrationen missbraucht wird.

Wladimir Putin sonnt sich außer an den Pools von Luxusvillen oder Yachten nirgends lieber als auf den Ehrentribünen großer Sportereignisse. Russland und Russen von solchen Events auszuschließen, ist hart für die Betroffenen, aber ein akzeptabler Kollateralschaden. Allein die Dreistigkeit, wie Moskau mithilfe seines Geheimdienstes systematisch Doping betreibt, verschleiert und trotz erdrückender Beweise leugnet, zeigt, wie wichtig große Events, Goldmedaillen und Titel für Putin und sein Regime sind.

Dass sieben russische Teams beim Rally-Raid-Lauf in Abu Dhabi die Verschleierung ihrer Nationalität und das absolute Solidarisierungsverbot mit Putins Überfall auf die Ukraine erst unterschrieben und dann zurückzogen, zeigt, wie frostig das Klima der Angst in Russland mittlerweile ist.

Dass die FIA in ihrem Zehn-Punkte-Papier die demonstrative Verurteilung der Invasion fordert, geht aber auch einen Schritt zu weit. Eine bestimmte Gesinnung zu erzwingen, bedeutet, mit den Methoden der Diktatoren zu arbeiten. Wie hat der frühere Berliner Innensenator Andreas Geisel nach einer Nazi-Demo mal gesagt: „Die demokratische Grundordnung gilt auch für Arschlöcher.“

Markus Stier
Redakteur



43 **Rally-Raid-WM in Abu Dhabi: Wüsten-Action auf zwei und vier Rädern**





ZWEI BAYERN UNTER SICH
Bei McLaren lief die zweite Formel-1-Testwoche in Bahrain äußerst bescheiden. Hier erklärt der Passauer Andreas Seidl dem Landshuter Michael Schmidt, warum der MCL36 partout nicht in die Gänge kommen wollte – ja kruzifix noch mal!



WARTEN AUF RED BULL
Das Team von Weltmeister Max Verstappen hatte für das Testfinale ein großes Upgrade angekündigt. Journalisten und Fotografen versammelten sich am Samstagmorgen vor der Garage. Sergio Pérez tauchte mit Verspätung auf der Rennstrecke auf.



Duell um Favoriten

Der Nebel lichtet sich langsam. Ferrari und Red Bull gehen als Favoriten in die neue Saison. Mercedes muss wie im letzten Jahr den Knoten noch lösen. Die Ferrari-Kundenteams Haas und Alfa Romeo könnten die Nutznießer der neuen Regeln sein.

Von: **Michael Schmidt**

So viele Fragezeichen gab es noch nie. Der letzte Testtag war gerade halb vorbei, da wollte Ferrari-Teamchef Mattia Binotto wissen: „Könnt Ihr mir sagen, wer das schnellste Auto hat?“ Da haben wir ihm noch geantwortet, dass alle Indizien für Ferrari sprechen. „Keiner spult eine Rennsimulation ab, keiner fährt auf Zeit. Es gibt nichts, was du vergleichen kannst“, beschwerte sich der Ferrari-Chef.

Erst in den letzten beiden Stunden vor Toresschluss begann sich der Nebel etwas zu lichten. Draußen wurde es langsam dunkel, und die Asphalttemperaturen fielen unter die 35-Grad-Marke. Die Teams begannen ihre Autos abzutanken und die Motorleistung hochzudrehen. Der eine mehr, der andere weniger. Das bleibt der Unsicherheitsfaktor in allen Rechenmodellen. Dann wurden zuerst die Medium-Reifen ausgepackt und eine Richtzeit gesetzt. Und da zeigten Weltmeister Max Verstappen und Red Bull zum ersten Mal ihre Zähne. Ferrari war mit Charles Leclerc nur noch Zweiter.

Als die C3-Mischungen verfeuert waren, begann das große Schaulaufen auf Pirellis weichsten Sohlen. Die brachten zwischen sechs und acht Zehntel in der Rundenzeit. Und wieder bestimmte Verstappen das Tempo. Er entzauberte Leclerc um 0,695 Sekunden. Auf dem C5-Reifen zwar, doch der Vorteil im Vergleich zu Leclercs C4 ist minimal. Die Antwort von Mercedes-Pilot George Russell fiel eine Sekunde langsamer aus. Dazwischen platzierte sich noch Fernando Alonso mit einem Gewaltritt auf dem ansonsten unspektakulären Alpine. In der Nachspielzeit setzte Mick Schumacher mit der zweitschnellsten Zeit eine halbe Sekunde hinter Verstappen das zweite Ausrufezeichen für Haas. Einen Tag zuvor hatte Schumachers neuer Teamkollege Kevin Magnussen sogar mit einer Tagesbestzeit geglänzt. Haas durfte wegen der verspäteten Ankunft der Fracht vier Stunden extra anhängen.

> **!** Mercedes kämpfte wie im Vorjahr bei den Bahrain-Tests mit Problemen. Vor zwölf Monaten gewann Hamilton trotzdem das Auftakt-Rennen.

Am vorletzten Tag zählte Red Bull noch zu den Sorgenkindern. Die Fahrer klagten über massives Untersteuern in langsamen Kurven. Der RB18 ist außerdem 20 Kilogramm zu schwer. Alle im Team hofften auf das große Upgrade, das erst am letzten Tag erschien und eine halbe Sekunde wert sein sollte. Neu geformte Seitenkästen mit zwei Rampen und ein modifizierter Unterboden wirkten Wunder. „Das Upgrade hat auf Anhieb funktioniert und mehr gebracht als erwartet“, jubelte Sportchef Helmut Marko. Das Untersteuern war zwar nicht ganz verschwunden, aber deutlich weniger ausgeprägt. Plötzlich konnte der RB18 auch langsame Kurven.

Ferrari-Kunden im Aufwind

Red Bull stahl Ferrari im Finale die Show, und doch traut sich noch keiner, den Titelverteidiger als Favorit einzustufen. Dazu war Ferrari in den fünfeinhalb Tagen davor zu gut und zu konstant. Die Spione der Konkurrenz hatten außerdem herausgefunden,



Wo steht der neue Weltmeister? Nur Daniel Ricciardo fehlte nach einer Corona-Infektion beim traditionellen F1-Gruppenfoto

FOM

dass Red Bull in den Rekordrunden seinen Motor voll aufgedreht hatte und auch mit dem Tankinhalt am unteren Ende der Skala lag. „Wir haben nicht geblufft", bestätigte Marko. Ferrari fuhr seinen Motor mit gebremstem Schaum. Man nutzte seine Kunden, um das Limit des neuen Ferrari-V6-Turbo auszureizen.

So viel steht fest: Haas und Alfa Romeo werden in diesem Jahr in einer anderen Liga spielen als 2021. Für beide hat es sich gelohnt, früh mit der Entwicklung des 2022er-Autos begonnen zu haben. Haas im Januar 2021, Alfa Romeo im April. „Das Auto ist gut. Eine Basis, mit der wir arbeiten können", lobte Schumacher seinen weißen Blitz, der durchaus zum Favoritenschreck werden könnte. Schon regt sich im Feld leise Kritik, dass der Haas VF-22 dem großen Bruder Ferrari zu ähnlich sehe. Der Verdacht kommt auf, beide Teams haben bei der Entwicklung gemeinsame Sache gemacht. Teamchef Guenther Steiner wehrt Vorschusslorbeeren ab: „Wir haben noch zu viele Zuverlässigkeitsprobleme. Wäre der letzte Testtag ein Grand Prix gewesen, wären wir mit Magnussen drei Mal ausgefallen."

Der neue Sauber-Pilot Valtteri Bottas steht zwar nur an sechster Stelle, war neben Lando Norris aber der Einzige in den Top Ten, der seine Zeit auf den härteren C3-Reifen erzielte. „Wir wollten den C4 noch fahren, aber dann ist uns das Auto stehen geblieben", bedauerte Teammanager Beat Zehnder. Zieht man das Reifen-Delta ab, wäre der C42 so schnell wie der Haas. Und eine halbe Sekunde besser als der Mercedes. Alfa Romeo schafft als Einziger das Gewichtslimit. Alle anderen liegen zwischen fünf und 20 Kilogramm darüber. Das ist eine Trumpfkarte mit begrenzter Halbwertszeit. Im Feld der Schwergewichte herrscht Einigkeit: „Wir werden bis Saisonmitte brauchen, bis wir bis zum Limit abgespeckt haben."

Wo war eigentlich der Konstrukteurs-Weltmeister der letzten acht Jahre? Mercedes hatte einen runderneuerten W13 mitgebracht, der nahezu keine Seitenkästen mehr hat, dafür eine vorgelagerte, als Flügel getarnte Spiegelhalterung. Prompt liefen Red Bull und Ferrari bei der FIA Sturm. Entspricht das noch dem Geist des Reglements? „Wenn wir da die Tür öffnen, werden die Spiegel bald aussehen wie Raumschiffe", wettert Binotto.

Mercedes sucht Zeit

Mercedes schlägt sich trotz des Facelifts mehr als jedes andere Team mit dem Bouncing-Problem auf den Geraden herum und sucht netto noch eine halbe Sekunde. George Russell erklärt den Zusammenhang zwischen dem Schaukeln und der Rundenzeit: „Das Problem hindert uns daran, unser Auto im richtigen Fenster zu fahren." Der Kompromiss ist mehr Bodenfreiheit hinten, und das kostet massiv Rundenzeit. Ein Ingenieur erklärt: „Diese Groundeffect-Autos haben zwei angeborene Eigenschaften. Das Bouncing und die Schwierigkeit, gleichermaßen eine gute Balance für schnelle und langsame Kurven zu finden. Die Lösung für das eine Problem hilft dir nicht beim anderen. Du musst erst das Schaukeln ausschalten, bevor du anfangen kannst, die Balance zu optimieren. Wenn du das schaffst, machst du einen riesigen Sprung. Es kann aber bis zum Sommer dauern, bis das alle hundertprozentig im Griff haben." ▷

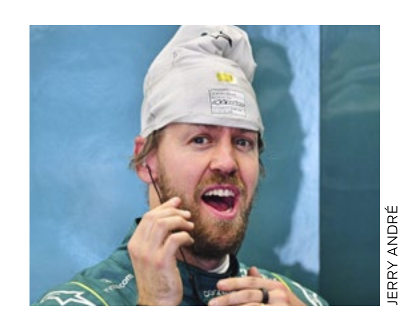


Verstappen deutete mit der Bestzeit am letzten Tag das Potenzial des Red Bull an

JERRY ANDRÉ

DIE BARCELONA-TESTFAHRTEN IM DETAIL

Fahrer	Auto	Rundenzeit	Tag	Reifen	Runden
Max Verstappen	Red Bull	1.31,720 min	3	C5	139
Mick Schumacher	Haas	1.32,241 min	3	C4	98
Charles Leclerc	Ferrari	1.32,415 min	3	C4	169
Fernando Alonso	Alpine	1.32,698 min	3	C4	146
George Russell	Mercedes	1.32,759 min	3	C5	198
Valtteri Bottas	Alfa Sauber	1.32,985 min	3	C3	159
Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	1.33,002 min	3	C5	177
Sergio Pérez	Red Bull	1.33,105 min	3	C4	181
Lando Norris	McLaren	1.33,191 min	3	C3	200
Kevin Magnussen	Haas	1.33,207 min	2	C4	98
Carlos Sainz	Ferrari	1.33,532 min	2	C4	180
Sebastian Vettel	Aston Martin	1.33,821 min	3	C4	166
Pierre Gasly	Alpha Tauri	1.33,902 min	1	C5	194
Guanyu Zhou	Alfa Sauber	1.33,959 min	3	C4	184
Lance Stroll	Aston Martin	1.34,064 min	2	C4	173
Lewis Hamilton	Mercedes	1.34,141 min	2	C5	187
Esteban Ocon	Alpine	1.34,276 min	2	C4	153
Alexander Albon	Williams	1.35,070 min	1	C4	122
Nicholas Latifi	Williams	1.35,634 min	3	C3	136
Pietro Fittipaldi	Haas	1.37,422 min	1	PROTO	47



JERRY ANDRÉ

Vettel: Aston schafft Trendwende



JERRY ANDRÉ

Schumacher: Gute Laune nach P2

Ferrari ist schnell und zuverlässig. Nur Red Bull konnte das Tempo der Scuderia an Tag 3 mitgehen

XPB

Bis zum Sommer kann Mercedes aber nicht mit der Trendwende warten. Dann ist der WM-Zug abgefahren „Wenn einer es schafft, die Probleme bis zum nächsten Rennen zu lösen, dann die. Wir können an unseren GPS-Analysen sehen, dass Mercedes in den langsamen Kurven extrem schnell ist“, verrät Binotto. Auch eine Aussage von Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin lässt tief blicken: „Wir können im Moment die Zeit von Red Bull nicht fahren, aber sie jagt uns auch keine Furcht ein.“

McLaren war in Barcelona noch der Star und verschwand in Bahrain in der Versenkung. Die Vorderradbremsen wurden zu heiß. Lando Norris konnte selten mehr als zehn Runden am Stück fahren. Eine Modifikation der Kühlschächte am letzten Tag brachte endlich Besserung, aber keine Entwarnung. „Wir brauchen noch einen Schritt“, fordert Teamchef Andreas Seidl. Die Bremsprobleme verdunkelten auch das Potenzial des MCL36. „Wir kamen nie in einen Rhythmus“, ärgerte sich Seidl.

Alpine, Aston Martin und Alpha Tauri sind weiterhin schwer einzuschätzen. Sebastian Vettel verschenkte durch einen Fehler in der schnellsten Runde sechs Zehntel. Alonsos viertschnellste Zeit ist im Prinzip gut, und es gibt auch noch ein bisschen Luft beim Motor und beim Sprit, aber keiner im Team brach in Jubel aus. Esteban Ocon fasste das Gefühl in ein Wort: „Ordentlich.“ Einsatzleiter Alan Permane machte sich Mut: „Wir wissen jetzt, wie wir das Bouncing an- und abstellen können. Das ist schon viel wert.“ Hinter diesem Argument verschanzte sich auch ein Aston-Martin-Ingenieur. „Die ersten Rennen gewinnt das Team, das sein Schaukelproblem am besten löst. Wer zu weit geht, ist zwar schnell, aber schlägt sich über eine Renndistanz das Auto kaputt und nutzt die Reifen zu stark ab.“ Am Ende traut sich Ferrari-Teamchef Binotto doch noch eine Aussage zu: „Mein Gefühl sagt mir: Es wird alles ganz eng. Vielleicht noch nicht beim ersten Rennen, aber spätestens nach drei oder vier.“ ■


MOTORSPORT IMAGES

Williams verlor nach einem Brand im Heck am zweiten Tag viel Testzeit


XPB

Die Mercedes-Piloten kämpfen mit hartnäckigem Bouncing auf den Geraden

Überraschung möglich



Erst der letzte Testtag von Bahrain schärfte das Bild. Und doch gibt es vor dem Saisonstart noch einige Fragezeichen. Eines schwebt über der Zuverlässigkeit der Autos. Das andere über den Reifen. Die Teams sagen zwei, vielleicht sogar drei Boxenstopps voraus.

Von: **Andreas Haupt**

Der Start in eine neue Ära steht unmittelbar bevor. Am Wochenende zeigen die modernen Ground-Effect-Autos erstmals ihre Zähne im Rennbetrieb. Mit Red Bull in der Favoritenrolle vor Ferrari und Mercedes. Einen kleinen Vorgeschmack gab uns der letzte Testtag auf dem Bahrain International Circuit. In der ersten Halbzeit lieferten sich Lewis Hamilton und Pierre Gasly ein Privatduell. In den Abendstunden purzelten die Rundenzeiten.

Der Zweikampf des Mercedes gegen den Alpha Tauri war einer, wie ihn sich die Formel 1 mit den neuen Regeln wünscht. Dichtes Hinterherfahren, Chance zum Überholen. Die Führungsrolle auf der Rennstrecke wechselte über Runden hin und her. Mal war der Ex-Weltmeister vorn, dann konterte der Alpha-Tauri-Pilot und umgekehrt. Gasly berichtete: „Es war definitiv einfacher, zu folgen. Die Turbulenzen waren geringer als in der Vergangenheit. Das Auto ist zwar auch gerutscht, und die Reifen haben dann überhitzt, jedoch nicht so stark wie früher." Das kann man durchaus als positives Zeichen werten, obwohl Gasly nicht in Euphorie ausbrach.

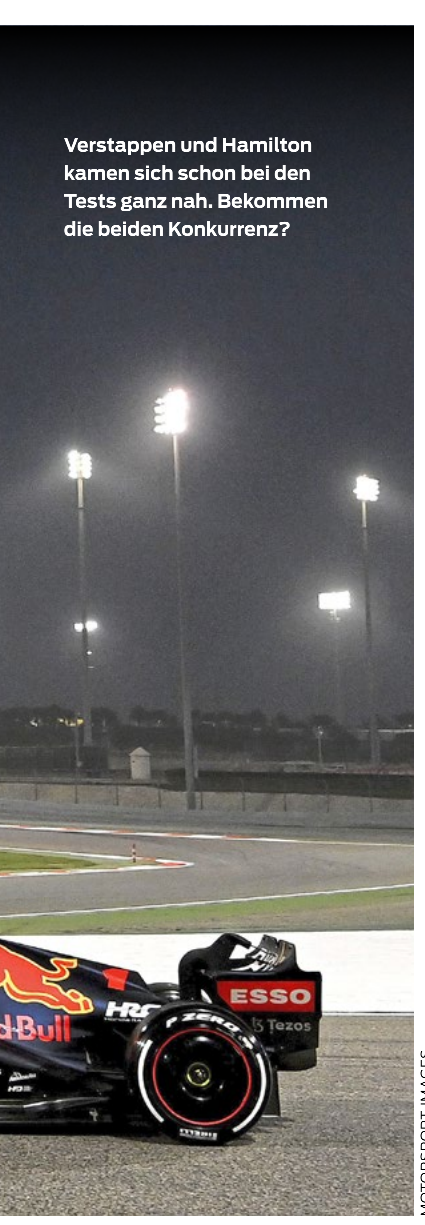
Verschiedene Faktoren begünstigten das Duell. Hamilton und Gasly befanden sich in verschiedenen Stadien ihrer Rennsimulation. Der Rekordsieger der Formel 1 fuhr am Ende seines dritten Stints auf alten C2-Reifen. Gasly begann seinen zweiten Abschnitt auf frischen Reifen vom Härtegrad C1. Den Mercedes-Ingenieuren fiel auf: „Dadurch, dass man in den Kurven besser dranbleiben konnte, wurde das DRS ein mächtigeres Werkzeug." Weil man bereits zu Beginn der Gerade dichter dran war. „Im Cockpit hat sich das nicht so angefühlt", wirft Gasly mit Bezug auf das Ansaugen im Windschatten ein. Zweite Erkenntnis: DRS hilft, das Hoppeln auf den Geraden zu verringern, weil der Abtrieb im Heck reduziert wird.

> „Die Schwingungen auf den Geraden werden größer und größer. Die Autos knallen auf den Boden. Das hält keiner über die Dauer aus."
>
> Jan Monchaux, Alfa Romeo

Reifenverschleiß höher

Die Aerodynamik ist die eine Sache. Für die erhoffte Action auf der Rennstrecke müssen auch die Reifen mitspielen. Früher war es so, dass der Grip nie mehr zurückkam, wenn sich die Oberfläche einmal zu sehr überhitzt hatte. Überholmanöver mussten entweder schnell kommen oder gar nicht. „Die Fahrer haben uns berichtet, dass sich die Reifen wieder etwas erholen, wenn man sie zwischendrin runterkühlen lässt", sagt Pirelli-Rennleiter Mario Isola. Ein Red-Bull-Ingenieur bestätigt: „Es sieht ganz danach aus, dass die Performance zurückkehrt."

Pirelli ist bis jetzt mit seinem Produkt zufrieden, wenngleich Vorstellung und Wirklichkeit nicht ganz im Einklang stehen. Die Tests im Vorjahr mit den sogenannten Mule Cars – umgebauten alten Autos – waren wenig repräsentativ. Die Teams stellten zwar das erhöhte Mindestgewicht und die Gewichtsverteilung nach. Allerdings waren die alten Autos keine Ground-Effect-Rennwagen. Die produzieren ihren Abtrieb auf eine ganz andere Weise und belasten dadurch die Reifen anders. In langsamen Kurven gibt es weniger



MOTORSPORT IMAGES

Verstappen und Hamilton kamen sich schon bei den Tests ganz nah. Bekommen die beiden Konkurrenz?

Abtrieb, in schnellen mehr. Pirellis neue Kleber haften gut auf der Hinterachse, dafür fehlt vorne noch Grip. Das führt dazu, dass die Autos zum Untersteuern neigen – auch aufgrund des hohen Mehrgewichts gegenüber 2021.

Der Abstand zwischen den einzelnen Mischungen ist etwas größer als von Pirelli angenommen. „Vor allem zwischen dem C2 und C3", sagt Isola. Die Teams machten dazu in Bahrain eine eigenartige Erkenntnis. „Der Verschleiß über die Distanz ist auf allen Reifenmischungen gleich." Sprich: Der etwas weichere C3 hält im Prinzip genauso lange durch wie der C2. Mit dem Unterschied, dass der C3 pro Runde ein paar Zehntel schneller ist. Ab dieser Saison gilt für alle die freie Reifenwahl am Start. „Es kann durchaus sein, dass sich die Teams die weichen Reifen für das Rennen aufsparen und in der Qualifikation so wenige wie möglich davon verwenden", sagt Alpine-Einsatzleiter Alan Permane. Weil der Verschleiß der Reifen allgemein höher ist als im letzten Jahr, rechnen alle mit einem Zweistopp-Rennen. Nicht ausgeschlossen, dass sogar drei Reifenwechsel daraus werden. Die Strategen dürften in jedem Fall gefragt sein.

Das Bouncing der Autos auf den Geraden erhöht zwar den Reifenverschleiß, zu Schäden hat es bei den Testfahrten nicht geführt. „Die zusätzliche Belastung in Bahrain durch das Springen war nicht mal halb so hoch wie noch in Barcelona", erzählt Pirelli-Rennleiter Isola. Auf einer Strecke wie Bahrain ohne die ganz schnellen Kurven muss sich der Reifenlieferant nicht fürchten. Teams und Fahrer zerbrechen sich dagegen den Kopf. Das Thema stellt ein Fragezeichen hinter die Zuverlässigkeit der Autos – insbesondere, weil die 2022er-Generation für alle noch so neu ist.

Thema Bouncing bleibt

Wer das Fahrwerk absenkt und auf hart trimmt, kommt zwar auf Rundenzeit, bezahlt aber einen hohen Preis. „Das Problem ist, wenn das Hoppeln außer Kontrolle gerät", erklärt Alfa-Romeo-Technikchef Jan Monchaux. „Die Schwingungen werden größer und größer, und die Autos knallen auf den Boden. Das hält keiner über die Dauer aus. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Team für jedes Rennen einen neuen Unterboden baut. Wenn du dir jedes zweite Rennen das Chassis beschädigst, hast du ein Riesenthema. Das wird nicht einfach in einer Woche gebaut." Außerdem ginge das so ins Geld, dass nichts mehr für Upgrades übrig bliebe. Die Teams müssen also die richtige Balance finden: Wie wenig Bodenfreiheit kann man dem Auto zumuten, ohne es nachhaltig zu zerstören?

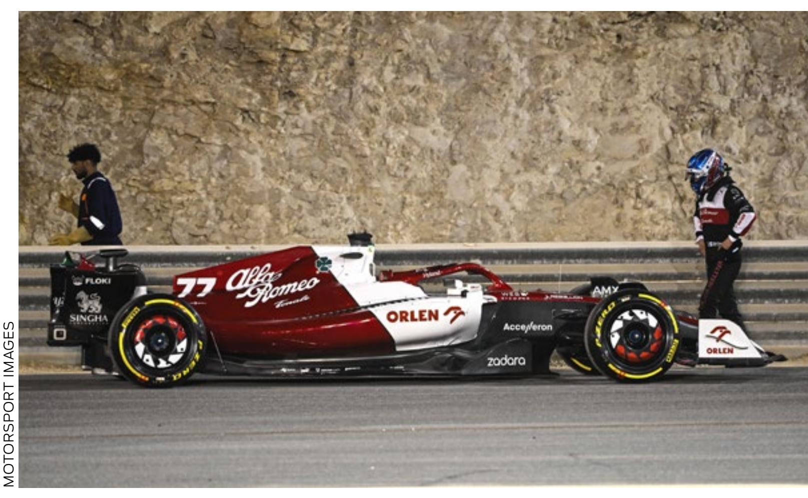
Wer zu viel riskiert, könnte nicht nur Unterboden und Chassis malträtieren, sondern auch Steuergeräte, Kühler, Leitungen, Motor und Getriebe in Mitleidenschaft ziehen. Noch sind zudem die Ersatzteile rar. Das Hüpfen und Springen beutelt auch den Fahrer. „Fernando hat uns nach einer Ausfahrt mit starkem Bouncing gesagt, dass er so kein ganzes Rennen fahren könne", erzählt Permane. Dem Spanier erging es wie seinen Kollegen.

Die beste Zuverlässigkeit bei den Wintertests in Barcelona und Bahrain hatte Ferrari. Die Scuderia kam ohne Gebrechen durch das Programm und spulte in Summe 3941 Kilometer ab. Mercedes schaffte 3921, Alpha Tauri als Nummer drei 3448 und Red Bull 3406 Kilometer. Schlusslicht war Haas mit nur 2117 Kilometern. Der US-Rennstall quälte sich mit vielen kleinen Problemen, die im Rennen zu Ausfällen führen würden. Überraschungen sind zum Saisonauftakt deshalb nicht ausgeschlossen. ■



MOTORSPORT IMAGES

Der geringere Federweg von Reifen und Fahrwerk führt zu mehr Verbremsern



MOTORSPORT IMAGES

In puncto Zuverlässigkeit sind die neuen Autos längst noch nicht sattelfest


MOTORSPORT IMAGES

Gasly und Hamilton zeigten am Schlusstag, dass man mit den neuen Autos in Kurven dichter dranbleiben kann



XPB

Die neuen Seitenkästen lenken die Luft nach außen ab. Das wollte das neue Reglement eigentlich verhindern

Auto ohne Seitenkasten

Mercedes schockte die Konkurrenz in Bahrain mit einem radikalen Upgrade. Der Silberpfeil rollte fast ohne Seitenkästen aus der Garage. Das neue Red-Bull-Paket verblasste im Vergleich dazu etwas.

Von: **Tobias Grüner**

Wir hatten Ihnen an dieser Stelle schon in der vergangenen MSa-Ausgabe unsere Begeisterung über die vielen Designlösungen an den neuen Rennwagen geschildert. Vor allem beim Thema Seitenkästen sind wir eigentlich davon ausgegangen, dass die zehn Teams in Barcelona schon alle möglichen Lösungen gezeigt haben. Doch dann tauchte Mercedes in Bahrain mit einem Upgrade auf, das selbst die Konkurrenz schockierte. Red-Bull-Teamchef Christian Horner schimpfte nach einem ersten Blick auf den Silberpfeil: „Diese Lösung verstößt gegen den Geist des Reglements. Aus unserer Sicht ist das illegal." Nach Rücksprache mit seinen Ingenieuren ruderte der Brite jedoch zurück und stellte zerknirscht fest: „Das Auto erfüllt offenbar alle Vorgaben des Reglements."

Flügel oder Seitenkasten

Der Streit entzündete sich vor allem an einem Flügelelement, das auf Cockpithöhe waagerecht nach außen ragt. Normalerweise sind Flügel in diesem Bereich strikt verboten. Mercedes argumentiert jedoch, dass es sich hierbei um eine Verkleidung der seitlichen Crashstruktur handelt. Der Flügel bildet quasi die Oberseite des Seitenkastens und fungiert gleichzeitig als Halterung für die Spiegel. Im Gegensatz zur Konkurrenz stellt die Crashstruktur aber nicht den oberen Abschluss der Kühlöffnung dar. Die ist bei Mercedes deutlich weiter nach hinten und nach unten gewandert. Außerdem wurde die Form des Einlasses komplett verändert. Es handelt sich nun praktisch nur noch um einen vertikalen Schlitz, der sich eng an das Chassis schmiegt.

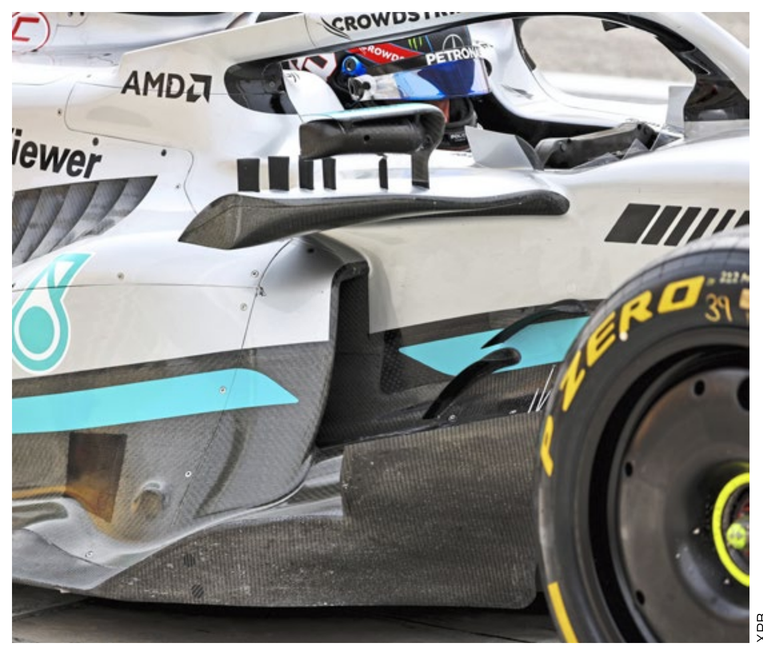
> „Wir haben nur eine neue Verkleidung angebaut. Die Innereien blieben im Vergleich zu Barcelona unverändert."
>
> Toto Wolff, Mercedes

Die Kühler sind dahinter gestaffelt angeordnet. Einer liegt etwas höher unter der Verkleidung. Das treibt den Schwerpunkt nach oben, was aber für die verbesserte Aerodynamik gerne in Kauf genommen wird. Mit der aggressiven Form der Verkleidung können die Aerodynamiker den Luftstrom wie gewünscht nach außen ablenken. Das schafft sonst kein anderes Team. Unterstützt wird der sogenannte Outwash-Effekt von einer Reihe Finnen unter dem Seitenspiegel. Ferrari schickte sofort eine Anfrage an die FIA, ob dabei alles mit rechten Dingen zugeht.

Der runderneuerte W13 sieht zwar aus wie ein völlig neues Auto, ist es aber nicht. Eher eine Evolution. „Wir haben nur eine neue Verkleidung angebaut. Die Innereien darunter sind gleich geblieben. In Barcelona hatten wir einfach mehr Luft zwischen der Verkleidung und den Komponenten darunter", erklärt Teamchef Toto Wolff.

Dazu brachte Mercedes auch noch einen neuen Unterboden und zwei neue Frontflügel nach Bahrain. GPS-Messungen der Konkurrenz zeigten direkt einen Fortschritt in langsamen Kurven. Die Steigerung spiegelte sich aber noch nicht in der gesamten Rundenzeit wider, weil die Ingenieure noch das Bouncing-Problem auf den Geraden beheben und die Balance verbessern müssen.

Sollte das Paket irgendwann harmonieren, muss sich die Konkurrenz warm anziehen. Das Problem: Dieser Mercedes ist unkopierbar. Jedenfalls in dieser Saison. Nachbauten schiebt der Kostendeckel einen Riegel vor. Red Bull, Ferrari, McLaren und Co. müssten schon strukturelle Dinge an ihren Autos ändern und



XPB

Die Crashstruktur wird als Flügel verpackt. Er fungiert als Spiegelhalterung



MERCEDES

Mercedes hat die Verkleidung extrem zusammenschrumpfen lassen

die Verpackung der Innereien komplett umstellen, um dem Konzept von Mercedes zu folgen.

Red-Bull-Upgrade wirkt

Red Bull konterte am letzten Tag ebenfalls mit einem größeren Upgrade-Paket, das im Vergleich zu Mercedes aber etwas verblasste. Auch Aerodynamik-Guru Adrian Newey ließ die Verkleidung der Seitenkästen neu modellieren. Auf halber Höhe führt eine Sicke im Bauch den Luftstrom nun zum Unterboden. Dazu spart die neue Motorhaube etwas Gewicht ein. Im Gegensatz zu den Mercedes-Piloten spürten Sergio Pérez und Max Verstappen sofort einen Fortschritt. Das hartnäckige Untersteuern des RB18 war auf einen Schlag fast weg.

Ferrari hatte schon im Vorfeld angekündigt, das Auto nur noch im Detail zu verändern. Modifikationen waren vor allem am Unterboden zu erkennen. Hier setzt die Scuderia nun auf die Lösung von McLaren mit einem Längsschlitz, der parallel zur äußeren Kante verläuft. Die beiden Traditionsteams haben das Bouncing-Problem am besten im Griff. Das liegt im Falle von Ferrari auch am großen Federweg im Heck. Die Ingenieure der Konkurrenz wundern sich, wie das rote Auto auf der Hinterachse so hoch liegen und in Kurven trotzdem so viel Abtrieb produzieren kann. ■





JERRY ANDRÉ / XPB

Im direkten Vergleich ist der stärker konturierte Seitenkasten (unten) gut zu erkennen. Auf Höhe des „C“ von Oracle teilen sich jetzt zwei Rampen zum Heck

Formel 1

Magnussen für Mazepin

Haas ersetzt Nikita Mazepin durch einen alten Bekannten. Kevin Magnussen wird neuer Teamkollege von Mick Schumacher. Die größte Hürde war sein Peugeot-Vertrag.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel-1-Karriere von Kevin Magnussen schien eigentlich beendet. Der 29-jährige Däne sah seine Zukunft in der Sportwagen-Szene. Magnussen war in der IMSA-Serie bei Ganassi unter Vertrag und wurde von Peugeot für das WEC-Projekt angeheuert. Jetzt kehrte der 119-fache GP-Starter zu dem Team zurück, für das er schon von 2017 bis 2020 gefahren ist.

Haas suchte Ersatz für Nikita Mazepin. Die FIA verweigerte dem Russen die Starterlaubnis, weil er sich nicht öffentlich von Russlands Krieg in der Ukraine distanzieren wollte. Vater Dmitri Mazepin gilt als enger Freund von Staatspräsident Wladimir Putin. 14 Stunden vor Beginn des Bahrain-Tests unterschrieb Magnussen bei seinem alten Team. Das größte Hindernis war der Vertrag mit Peugeot, Magnussen musste sich erst freikaufen. Für den Dänen sprach die Erfahrung: „Wir konnten nicht wieder das Risiko eingehen, mit zwei Rookies zu fahren. Kevin fährt in die Punkte, wenn das Auto schnell ist. Damit ist er ein guter Maßstab für Mick“, begründet Teamchef Guenther Steiner seine Wahl. ■



XPB

Kevin Magnussen beginnt bei Haas seine zweite Formel-1-Karriere

Formel 1

Drei Kilogramm rauf

Die Formel-1-Autos werden immer schwerer. Die FIA setzte das Mindestgewicht von 795 auf 798 Kilogramm hoch. Viele Teams hätten sich noch mehr gewünscht. Das aber wäre unfair gegenüber Alfa Romeo.

Von: **Michael Schmidt**

Noch nie waren Formel-1-Autos so schwer. Trotz der Anhebung des Mindestgewichts gegenüber 2021 um 43 Kilogramm schaffte nur Alfa Romeo das neue Limit von 795 Kilogramm. Der Rest liegt zwischen fünf und 20 Kilogramm darüber. Neun von zehn Teams bettelten bei der FIA um eine Erhöhung des Grenzwerts. Der Verband gestattete einen Anstieg um drei Kilogramm, weil Reifen und Räder schwerer sind als erwartet, weil die Teams ihre Unterböden versteifen müssen, weil nun Stützstreben für den Unterboden erlaubt sind. Den Topteams reicht das nicht, Red Bull wünscht sich noch eine weitere Zugabe von 20 Kilogramm.

Das lehnte die FIA ab. Sie will Teams nicht bestrafen, die wie Alfa mit dem Gewicht einen besseren Job gemacht haben als andere. Mit drei Kilogramm extra kann Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur noch leben: „Die Gründe für diese Erhöhung sind nachvollziehbar. Alles andere wäre uns gegenüber unfair. Wir haben unser Geld in eine clevere Lösung im Heck investiert, um Gewicht zu sparen. Andere haben es vielleicht in ihre Aerodynamik gesteckt. Das ist ihr Problem.“ Der Sauber-Boss kann auch nicht nachvollziehen, dass er damit ein teures Wettrüsten ausgelöst hat: „Das Schöne an der Budgetdeckelung ist, dass jeder frei entscheiden kann, wie er sein Geld ausgibt. Das Kostenlimit verhindert genau dieses Wettrüsten.“ ■



JERRY ANDRÉ

Alfa Romeo muss jetzt Ballast-Gewichte in den neuen C42 einladen

NACHRICHTEN

ALPINE LEIHT PIASTRI AUS
Alpine leiht sein Supertalent Oscar Piastri als Reservepilot an McLaren aus. Das könnte beim Saisonauftakt in Bahrain akut werden, wenn sich Daniel Ricciardo nicht rechtzeitig von seiner Corona-Erkrankung erholt. McLaren könnte auch noch auf Mercedes-Ersatzfahrer Nyck de Vries zurückgreifen. Der dritte Kandidat Stoffel Vandoorne stünde nicht bereit: Der Belgier startet in Sebring.

ERSATZ FÜR GP RUSSLAND
Favoriten für den abgesagten GP Russland sind Katar und Bahrain. In Katar steht noch einmal der Losail-Kurs zur Verfügung. Bahrain bietet den Outer Circuit an, auf dem 2020 der GP Sakhir abgehalten wurde. Für die Reise-Logistik der Teams sind beide Destinationen perfekt. Sie liegen auf dem Weg nach Singapur und Japan, wo die nächsten Rennen stattfinden.

STRECKEN UMGEBAUT
Der Jeddah Corniche Circuit und der Albert Park in Melbourne bekommen ein Facelift. Die Fahrer hatten den Kurs in Jeddah wegen der vielen blinden Kurven kritisiert. In fünf Kurven wird die Mauer um 1,5 bis zwei Meter zurückversetzt. Vier Kurven werden mit Safer Barriers geschützt. Melbourne schafft eine zusätzliche Überholstelle. Das verkürzt die Strecke von 5,303 auf 5,279 Kilometer.

ÄRGER WEGEN HELM
Sebastian Vettel hat mit einem speziellen Helmdesign ein Zeichen gegen den Krieg in der Ukraine gesetzt. Der markante Streifen auf dem Kopfschutz wurde in Blau und Gelb auflackiert. Am unteren Rand ließ Vettel mehr als 250 Länder-Flaggen aufkleben. Darunter befand sich allerdings auch das Symbol der türkischen Republik Nordzypern, die international nicht anerkannt ist. Nach Beschwerden bei der FIA ließ Vettel die Flaggen entfernen.


kicker
DEIN RENNEN.
DEIN KICKER.
Foto: imago images
2022-0008
FORMEL 1. DTM. RALLYE.
MOTO GP. FORMEL E.
JETZT IM HANDEL!
Gleich bestellen – Telefon +49 (0)911 216 22 22
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de | www.kicker.de/motorsport
Dein Händler in der Nähe: www.mykiosk.com
FORMEL 1 ALLE TEAMS. ALLE FAHRER. ALLE STRECKEN.
kicker
SONDERHEFT
+EXTRA STECKTABELLE
Jagd-Fieber
DAS DUELL VERSTAPPEN vs. HAMILTON
MOTORSPORT
2022
IM BLICKPUNKT
Die völlig neuen Autos in der Formel 1
IM RÜCKSPIEGEL 100 JAHRE RENNEN IN MONZA



MOTORSPORT IMAGES

Der Unternehmer Ted Field erkannte das Potenzial von Ongais und holte ihn in sein Team Interscope Racing

The Flyin' Hawaiian

Egal ob Motorräder, Dragster, Formel-Renner oder Sportwagen – der US-Amerikaner Danny Ongais war in allen Disziplinen schnell. Ein Nachruf auf den rennverrückten Hawaiianer, der sich gegen größte Widerstände durchsetzte und dabei für viele trotzdem nur ein Phantom blieb.

Von: **Philipp Körner**

Roger Penske verstand Danny Ongais wie kaum ein anderer. Auf die Frage, warum der Hawaiianer partout nicht mit der Presse sprechen wollte, antwortete der ikonische Teambesitzer im Jahr 1987: „Sein Herz schlägt nur für den Rennsport. Er ist sein Leben." Aufgrund seiner mysteriösen Erscheinung sammelte Ongais diverse Spitznamen während seiner sich über mehrere Jahrzehnte spannenden Karriere. In der IndyCar-Szene nannte man ihn beispielsweise den „Geist von der Küste", die Zeitung „Chicago Tribune" titulierte ihn ebenfalls wenig schmeichelhaft als „Indy's Mystery Man". Die treffendste Bezeichnung stammte jedoch noch aus der Zeit im Dragster-Sport: Danny „On the Gas" – eine Liebeserklärung an seine flamboyante Art hinter dem Steuer.

Ongais wurde am 21. Mai 1942 auf der Insel Maui geboren und startete wie viele Motorsportler in dieser Zeit im Motorrad-Rennsport. Im Jahr 1960 wurde er schließlich Hawaiianischer Landesmeister und begab sich auf die Suche nach einer neuen Herausforderung. Dank Freunden lernte er Beschleunigungsrennen kennen und verliebte sich sofort in die boomende Szene der 1960er-Jahre. Dragster-Veranstaltungen galten dank ihrer wilden, rebellischen Tuner-Mentalität als Inbegriff für Coolness und waren damit genau das Richtige für den „Flyin' Hawaiian". Unterbrochen von einigen Jahren im Dienst der U. S. Army arbeitete sich Ongais nach oben und wagte dann den Sprung über den Pazifik in das unangefochtene Epizentrum des Dragster-Sports: Kalifornien.

> „Wenn einer besser als ich war, dann war es Danny. Er machte Dinge in seiner Karriere, von denen wir Dragster-Jungs nur träumten."
>
> Don Prudhomme, Dragster-Star

Vom Dragstrip in die Welt

Zusammen mit der zweiten hawaiianischen Ikone Roland Leong mischte Ongais in verschiedenen Auto-Formaten schnell das genervte Establishment auf. Passend zum eingangs zitierten Penske erklärte auch der Dragster-Pionier Jim Nelson: „Er will einfach nur Rennen fahren. Als ich ihm einmal mein Auto gab, war schon sein erster Lauf besser als alle meine zuvor. Ongais hat einfach für alles Fahrbare ein Naturtalent." Don Prudhomme, mehrfacher NHRA-Meister, teilte viele Jahre später diese Einschätzung. Nach der Nachricht über den Tod seines alten Freundes schwärmte die „Snake" genannte Legende: „Wenn einer besser als ich war, dann war es Danny. Er machte Dinge in seiner Karriere, von denen wir Dragster-Jungs nur geträumt haben." Dazu gehörten unter anderem Geschwindigkeitsrekorde auf den berüchtigten Bonneville Salt Flats.

Im Anschluss an etliche Siege und Titel wie der AHRA Winter Championship wagte Ongais in den 1970er-Jahren seinen zweiten großen Karriereschritt: den Wechsel auf die Rundstrecke. Das Interesse an Links- und Rechtskurven ging noch auf seine Militärzeit in Europa zurück,



INDYCAR

Danny Ongais

Geburtstag: 21. Mai 1942
Geburtsort: Kahului, Hawaii
Herkunftsland: USA
Gestorben: 26. Februar 2022

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1960: Hawaiianischer Landes-Motorrad-Meister
1963/64: Meister AHRA Winter Championship
1977: Erster Indy-500-Start
1977: 7. Platz beim Großen Preis von Kanada (Formel 1)
1977: USAC Championship, Rookie of the Year
1979: Sieg 24h von Daytona
1996: Letzter Indy-500-Start

wo er zum ersten Mal mit Clubsport-Veranstaltungen in Kontakt kam. Das Zurückweisen seiner Nennung für das Indy 500 1968 wegen fehlender Formel-Erfahrung wird den Vollblut-Racer zweifelsohne ebenfalls angestachelt haben.

Über Rennen des „Sports Car Clubs of America“ sammelte Ongais dann schnell die gewünschte Erfahrung. Dabei fiel er dem jungen Medien-Mogul Ted Field auf, der seine Aktivitäten über den Motorsport bewerben wollte. Aus dem Duo erwuchs schlussendlich das Team Interscope Racing, welches allen voran in der IndyCar antrat, aber auch Gaststarts in der Formel 1 absolvierte. Das beste Ergebnis in der Königsklasse war ein siebter Platz beim Großen Preis von Kanada 1977. Zum Einsatz kam das nur noch bedingt konkurrenzfähige Penske-Chassis PC4.

Für weitaus größere Aufmerksamkeit sorgte Interscope dann aber in der IndyCar-Szene, in der man regelmäßig zum Favoritenschreck wurde. Mit fünf Siegen und acht Poles war die Saison 1978 der Höhepunkt für Ongais und Field. 1979 triumphierte man außerdem mit einem Porsche 935 bei den 24 Stunden von Daytona. Das Duo teilte sich dort das Auto und bekam Unterstützung von der heutigen Sportwagen-Legende Hurley Haywood. Ein IndyCar-Joint-Venture zwischen Interscope Racing und Porsche wurde anschließend von politischen Zerwürfnissen zwischen dem deutschen Hersteller und den Ausrichtern verhindert.

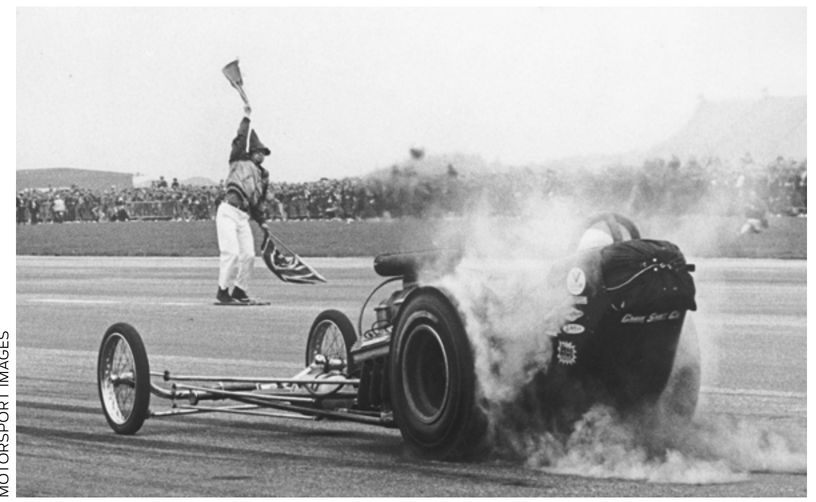
Knapp dem Tod entwischt

Weltweit bekannt wurde der pfeilschnelle Ongais durch mehrere schicksalsträchtige Unfälle. Am schlimmsten erwischte es ihn beim Indy 500 1981, als die Front seines Renners bei einem Highspeed-Einschlag zerbrach und seine verletzten Beine freigab. Der Rest seines Körpers wurde jedoch im kokelnden Wrack eingeklemmt und musste aufwendig freigeschnitten werden. Er verpasste den Rest der Saison, aber konnte beim Indy 500 1982 wieder an den Start gehen.

1987 verunfallte Ongais in einem Auto des Teams Penske bereits im Training und musste wegen einer Gehirnerschütterung aussetzen. An seine Stelle trat Al Unser Sr., der ein eigentlich aussortiertes Showcar gestellt bekam und darin seinen vierten Sieg bei der größten Eintages-Sportveranstaltung feierte. Ongais trat anschließend mehrere Jahre nicht mehr in Indy an.

Sein letzter Start beim legendären 500-Meilen-Rennen im Jahr 1996 kam im Zuge des tödlichen Unfalls von Pole-Setter Scott Brayton, der in einer Trainingssitzung vor dem Rennen durch einen Reifenschaden in die Mauer geschleudert wurde. Danny Ongais – zu diesem Zeitpunkt 54 Jahre alt – brachte das Ersatzauto von Teambesitzer John Menard auf Rang 7 ins Ziel. Ein Qualifikationsversuch zwei Jahre später scheiterte und ließ den Hawaiianer endgültig zum privaten Familienvater werden. 2000 wurde er wegen seiner Verdienste um den Dragster-Sport in die Motorsports Hall of Fame of America aufgenommen. Am 26. Februar verstarb er in Kalifornien nach Herzproblemen.

Für den Dragster-Star Don Prudhomme ist das Lebenswerk von Ongais klar: „Wo immer Danny im Leben hinwollte, er hat es auch geschafft.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Ongais’ Automobilsport-Karriere startete mit Beschleunigungsrennen



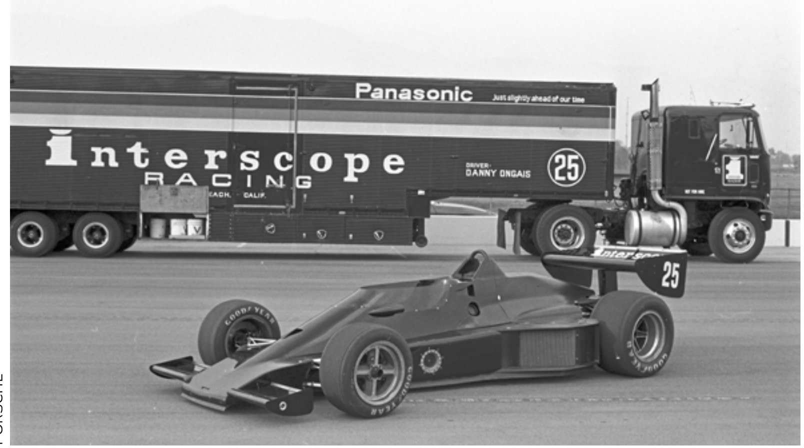
MOTORSPORT IMAGES

In den 1970ern wechselte er auf die Rundstrecke – Highlight: F1-Gaststarts



MOTORSPORT IMAGES

Sein größter Erfolg war der Sieg bei den 24 Stunden von Daytona 1979



PORSCHE

Was hätte sein können: Ongais sollte das erste Porsche-IndyCar pilotieren



Double Trouble

Nach zwei Jahren Unterbrechung fährt die Sportwagen-WM (WEC) erstmals wieder im Rahmenprogramm der IMSA-Serie in Sebring. Mit dem Doubleheader kehrt nach der Corona-Pandemie wieder ein Stück Normalität in den Langstreckensport zurück. Das WEC-Rennen wird aber wegen des erstmaligen Starts der Hypercar-Klasse in Amerika zum Lackmustest für die Zukunft – Double Trouble?

Von: **Marcus Schurig**

Der transatlantische Technik-Schulterschluss in der Topklasse zwischen IMSA und Sportwagen-WM (WEC) soll das Fundament für eine gute gemeinsame Zukunft bilden – so wurde es 2020 angekündigt. Die WEC bringt ihre eigene Topklasse Hypercar an den Start, die IMSA steuert die LMDh-/DPI-2.0-Formel bei. Spätestens im nächsten Jahr treffen die Fahrzeugkonzepte dann direkt auf der Rennstrecke aufeinander. Seit drei Jahren feilen die Techniker und Ingenieure an Ideen, wie die beiden Fahrzeugkonzepte über die Balance of Performance (BOP) so aneinander angepasst werden können, dass sie gleichberechtigt um Siege kämpfen können.

Sebring 2022 wird erste praktische Erkenntnisse über die Zukunft liefern, denn erstmals fahren Hypercars bei einem Event mit der aktuellen DPI-Generation auf der gleichen Rennstrecke – aber nicht im gleichen Rennen. Am kommenden Samstag geht die alte DPI-Garde zum letzten Mal als IMSA-Topklasse beim 12h-Rennen in Sebring an den Start, einen Tag zuvor geben die Hypercars ihr US-Debüt beim 1000-Meilen-Rennen der WEC. Fans werden genauso wie die Offiziellen und Techniker mit Argusaugen die Performance der Hypercars beobachten: Besonders die Hypercar-Topautos von Toyota dienen als Gradmesser für die Zukunft, denn sie verfügen über einen Allradantrieb mit Frontdifferenzial sowie über ein freizügig entwickeltes Hybridsystem, das dem zukünftigen Einheitshybrid des neuen US-Formats LMDh deutlich überlegen sein dürfte.

Hybridschwelle via BOP

Wie hoch wird der Hypercar-Vorteil in Sebring ausfallen? Vermutlich eher gering, denn besonders Toyota wurde vor dem WEC-Saisonauftakt in Sebring technisch eingebremst: Neben mehr Gewicht (1070 Kilo), weniger Leistung und weniger Energie pro Runde wurde der Grenzwert, ab welcher Geschwindigkeit der Hybridboost und damit der Allradantrieb aktiviert werden darf, deutlich erhöht: Toyota darf erst ab 190 km/h den Vorteil nutzen, in der letzten WEC-Saison lag der Grenzwert im Trockenen bei 120 km/h. Die Hybridschwelle ist mittlerweile Bestandteil der BOP, während sie vorher im Technik-Reglement verankert war, was bedeutet, der Wert kann nun von Rennen zu Rennen immer neu angepasst werden.

Diese zentrale Änderung soll vor allem die Bedenken der Amerikaner gegen den Allradantrieb der Hypercars zerstreuen. Diese Änderung war auch ein Grund, warum Toyota seine GR010 Hybrid für 2022 einer erheblichen technischen Anpassung unterzog: Sie fahren jetzt mit den breiteren Hinterreifen der LMDh-Wagen, weil sich durch die Regeländerung der Anteil an Fahrphasen mit Heckantrieb erhöht hat. „Sebring bietet für uns erstens die Möglichkeit, die Hypercars auf einer US-Strecke zu beobachten, und zweitens hoffen wir zu sehen, wie sich die Erhöhung der Temposchwelle für die Nutzung des Hybridsystems auswirkt", sagte ein IMSA-Techniker



Gipfeltreffen: Nach zwei Jahren Corona-Pause teilen sich die IMSA und die Sportwagen-WM wieder ein Sebring-Wochenende

MOTORSPORT IMAGES

am letzten Wochenende in Sebring.

Da zog nämlich die WEC bereits erste Kreise: Der Saisonvortest fand am Wochenende vor dem ersten Lauf in Sebring statt, die WEC-Teams durften mehr als zwölf Stunden üben und probieren. In den vier Sitzungen markierte Toyota nur einmal die Bestzeit, drei Mal gingen die schnellsten Rundenzeiten – man höre und staune – an die abermals eingebremsten LMP2-Wagen, die mit weniger Leistung, weniger Abtrieb, weniger Sprit und mehr Luftwiderstand im Vergleich zu 2021 an den Start gehen müssen.

Nun sollte niemand den Fehler begehen, Rundenzeiten bei Vortests auf die Goldwaage zu legen – die volle Wahrheit werden wir erst am kommenden Wochenende zu sehen bekommen. Toyota bleibt als aktuell einziges Werksteam der Topfavorit für den WEC-Sieg in Sebring, trotz der BOP-Beschneidungen bei Gewicht, Leistung, Energiemenge und dem neuen Hybrid-Schwellenwert. Vermutlich ist das Zugeständnis an das Glickenhaus-Team, ab Sebring ein Brake-by-Wire-System verwenden zu dürfen, technisch betrachtet der wichtigste Unterschied im Vergleich zu 2021. „In der Theorie sollte uns das helfen, Nachteile zu kompensieren, die wir haben, weil unser Hypercar kein Hybrid nutzt und damit nur Heckantrieb hat“, erklärte Glickenhaus-Pilot Romain Dumas in Sebring. „Allerdings ist die Integration von Brake-by-Wire für ein kleines Privatteam auch eine große Herausforderung.“ Zumal Glickenhaus offenbar über den Winter kaum diesbezügliche Testarbeit verrichtet hat.

Größeres IMSA-Feld

Die WEC geht beim Saisonauftakt in Sebring mit 36 Autos an den Start. Die IMSA-Serie gewinnt damit das Duell der beiden Topserien zahlenmäßig, denn beim 12h-Rennen am Samstag starten 53 Autos. So, wie Toyota in der WEC-Topklasse favorisiert ist, sollte Cadillac in der IMSA die Oberhand über den DPI-Gegner Acura behalten: Die GM-Tochter dominiert das Sebring-Rennen seit Jahren – drei Siege in den letzten fünf Jahren sprechen eine deutliche Sprache. „Das ganze Konzept des Cadillac-DPI passt einfach perfekt zum Layout der Strecke in Sebring“, sagt Sébastien Bourdais, der letztes Jahr den Sieg für die GM-Tochter holte. Doch wie immer im US-Langstreckensport gilt auch hier: Die hohe Anzahl an Gelbphasen, die das Feld immer wieder neu zusammenstauchen und dabei Vorsprünge und Rückstände eliminieren, sollte es den Acura-DPI-Teams erlauben, bis zur letzten Stunde in Schlagdistanz zu bleiben. Die BOP in der DPI-Topklasse blieb übrigens im Vergleich zum IMSA-Saisonfinale 2021 unverändert.

Das direkte Duell der beiden größten Sportwagenrennserien in Sebring wird mit Blick auf die GT-Klassen abermals zu einer Art Konzeptvergleich: Die WEC startet nach wie vor mit den alten GTE-Rennwagen für Werkseinsätze, während die IMSA-Meisterschaft die Werks-Flitzer bereits in diesem Jahr zugunsten der GT3-Autos ausgemustert hat. Die Amis unterteilen das GT-Feld in GTD-Pro für werksunterstützte Teams, wo in Sebring elf Autos von neun (!) Herstellern genannt sind, und die traditionelle GTD-Klasse mit Pro-Am-Fahrerbesatzungen (17 Starter). Bei der BOP gab es zahlreiche Anpassungen nach Daytona, die sich allerdings nicht direkt auf Daytona beziehen lassen, weil dort wegen der Streckencharakteristik eine besondere BOP gilt. Insofern muss man abwarten, wie sich die Anpassungen wie mehr Leistung und weniger Gewicht für Honda, weniger Gewicht für BMW und Mercedes im Realbetrieb in Sebring auswirken werden.

Die werksunterstützte GTE-Pro-Klasse der Sportwagen-WM ist zwar auf fünf Autos im Vergleich zum Vorjahr angewachsen, weil Corvette mit der C8.R nun erstmals die volle WEC-Saison bestreitet. Den Kampf um den Titel dürften jedoch wie 2022 Porsche und Ferrari unter sich ausmachen. BOP-technisch hat Ferrari mittlerweile sämtliche PS-Beschränkungen zurückerhalten, die ihnen der WM-Veranstalter 2021 nach dem Sieg in Le Mans aufgebürdet hatte.

Der Veranstalter erwartet wie schon 2019 beim ersten Doubleheader der beiden Serien in Sebring ein volles Haus. Die Mehrzahl der Fans nimmt das WEC-Rennen als zusätzlichen Anreiz, um bei der 70. Ausgabe des 12h-Klassikers live vor Ort zu sein. ■



MOTORSPORT IMAGES

Glickenhaus-Update: Ab Sebring mit Brake-by-Wire-System



MOTORSPORT IMAGES

Toyota eingebremst: Schwerer, schwächer und Hybrid erst ab 190 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Zahlenmäßiger Sieg: In der IMSA starten elf Autos in der GT-Topklasse

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Audi „pausiert“ das LMDh-Projekt

Audi: Pause als Prinzip?

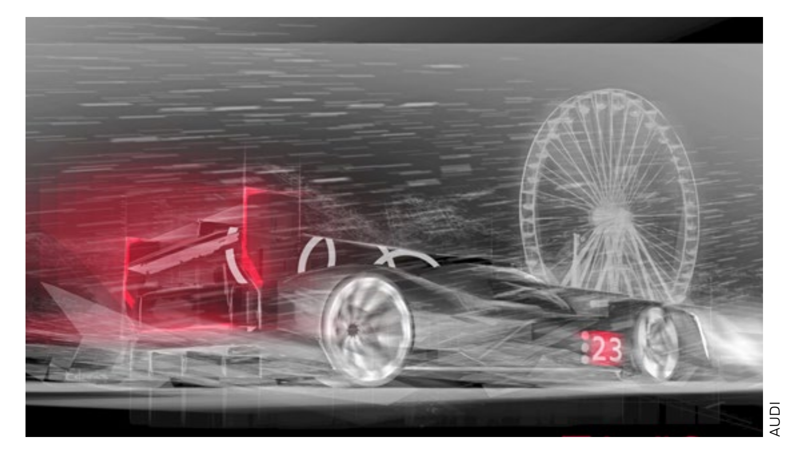
Audi hat das LMDh-Projekt auf Eis gelegt, angeblich für drei Monate. Eine Überraschung? Mitnichten. Die Eigendynamik der Marken steht im VW-Konzern weiter im Vordergrund – und nicht die Effizienz der Motorsport-Programme.

Von: **Marcus Schurig**

Sie können das Audi-Kasperltheater zum Thema LMDh nicht mehr hören? Sie haben schon ein Dutzend Mal in Motorsport aktuell gelesen, dass das Programm angeblich wackelt? Richtig, erstmalig berichteten wir darüber im Juli 2021 nach dem IMSA-Lauf in Watkins Glen, dann nach dem IMSA-Finale im November, dann wieder aus Daytona im Januar 2022. Im März sollte die Testphase offiziell beginnen – folglich musste man jetzt öffentlich die Verschiebung eingestehen.

Die Gründe? Offiziell unbekannt. Ein Hauptthema dürfte nach wie vor der drohende F1-Einstieg von Audi sein, die Ingolstädter wollen jetzt angeblich mit Williams statt mit McLaren zusammenspannen. Und es ist unwahrscheinlich, dass Audi drei Bühnen (Rallye Dakar, LMDh und Formel 1) parallel bespielt – obwohl der Formel-1-Start ja eh nicht vor 2026 erfolgen wird.

Es gibt aber noch eine andere Erklärung, nämlich dass sich die VW-Marken beim Thema LMDh spinnefeind sind: Porsche hat die Entwicklungshoheit, die anderen willigen VW-Marken (Audi und Lamborghini) hätten das Chassis- und Motoren-Konzept übernehmen sollen, doch diese Allianz zerbröckelt – und mit ihr die Gegenfinanzierung für das LMDh-Thema. Lamborghini hat errechnet, dass es billiger käme, wenn sie mit Dallara ein eigenes Auto bauen, als die Apothekenpreise bei Porsche zu bezahlen. Bei Audi steht die Preispolitik ebenso in der Kritik wie bei potenziellen Porsche-LMDh-Kundensport-Teams, die bei kolportierten Preisen von zwei Millionen Euro pro Auto angeblich reihenweise abgewunken haben sollen.


AUDI

Zwei Schritte vor, drei zurück: Das Audi-LMDh-Projekt bleibt eine vage Sache

Doch genau darauf basierte das VW-Konzept: Drei Marken teilen sich die Kosten für die Entwicklung, und die privaten Kundenteams zahlen den Rest der Zeche. Dieses Modell scheint nun zu wackeln, zumal der ACO als Le-Mans-Veranstalter und Ausrichter der WM klargestellt hat, dass die kleine Prototypenklasse LMP2 auch in Zukunft einen „signifikanten“ Anteil im Starterfeld der WEC und in Le Mans erhalten wird.

Bereits im Sommer 2021 war Audi beim Versuch gescheitert, ein Top-Einsatzteam für die IMSA-Meisterschaft zu finden, nachdem Verhandlungen mit Andretti Autosport gescheitert waren. Die IMSA-Serie stellt mit ihren DPI 2.0/LMDh-Wagen einen Großteil der zukünftigen Prototypen-Topklasse, die aus Hypercars (FIA/ACO) und LMDh-Fahrzeugen (IMSA) besteht, die über eine Balance of Performance (BOP) auf ein Niveau angeglichen werden sollen.

Ein VW-Insider verweist darauf, dass der Gordische Knoten LMDh im VW-Konzern erst dann zerschlagen werden kann, wenn die Entscheidung zum Thema Formel 1 getroffen ist. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24h LE MANS: NENNLISTE

Mit gehöriger Verspätung hat der Le-Mans-Veranstalter ACO letzte Woche die Nennliste für das 24h-Rennen Mitte Juni bestätigt. Durch den Rückzug des russischen LMP2-Teams G-Drive war eine Überarbeitung nötig geworden. Große Überraschungen gibt es im 62 Wagen starken Feld nicht, hier die Highlights: In der Topklasse tritt wieder Toyota gegen Glickenhaus und Alpine an, Peugeot hat den Le-Mans-Start wegen technischer Probleme gecancelt. In der LMP2-Klasse sind 27 Autos gemeldet, darunter Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier mit Richard Mille Racing. Ebenso fährt das Penske-Team in Le Mans in der LMP2-Klasse, als Vorbereitung für die LMDh-Einsätze ab 2023. In der sich bald verabschiedenden GTE-Pro-Klasse kämpfen Porsche, Ferrari und Corvette um den Sieg.

WEC: LMP2 EINGEBREMST

Nachdem im vergangenen Jahr die LMP2-Wagen der Hypercar-Topklasse bei der Performance sehr nahekamen, hat der ACO die kleine Prototypen-Division für 2022 neuerlich eingebremst: Ein neues Motor-Mapping reduziert die Motorleistung um elf PS, die Dive Planes an der Front entfallen, die Tankkapazität wurde auf 65 Liter reduziert, der Heckdiffusor um 50 mm in der Länge gekürzt. Stattdessen müssen die LMP2-Autos nun einen 10 mm hohen Gurney-Flap am Heckflügel fahren. Dazu entfällt der Intermediate-Reifen von Einheitsausrüster Goodyear.

VIC ELFORD GESTORBEN

Der britische Sportwagenpilot Vic Elford ist im Alter von 86 Jahren einem Krebsleiden erlegen. Elford startete von 1968 bis 1971 in der Formel 1, doch Berühmtheit erlangte er primär als Sportwagen-Fahrer, wo er unter anderem zwei Klassensiege in Le Mans holte. Elford startete zwischen 1967 und 1974 acht Mal beim Klassiker in Le Mans, davon vier Mal als Werksfahrer mit dem deutschen Sportwagenhersteller Porsche.


XPB

Außerdem holte Elford 1971 beim 12h-Rennen in Sebring den Gesamtsieg, ebenso 1967 beim 24h-Rennen in Daytona.

NORDSCHLEIFE: GT3 BIS 2025

Die Nürburgring-Nordschleife hat von der FIA für die kommenden drei Jahre die internationale Streckenlizenz bekommen. Bei der Streckenbegehung prüften die FIA-Inspekteure Roland Bruynseraede und Oliver Grodowski die gesamten rund 26 Kilometer des Nürburgrings. Kriterien waren etwa Zustand der Fahrbahn, Größe der Auslaufzonen, Anzahl sowie die Position von Fangzäunen, Reifenstapeln und weitere Punkte. Durch die erfolgreiche Streckenabnahme ist auch die Zukunft der GT3-Klasse bis 2025 auf der Nordschleife gesichert.



SI DE
„Es ist nicht einfach, perfekt zu sein. Aber einer muss es ja sein."
Niki Lauda
MARIO GÖTZE + MUHAMMAD ALI + RAFAEL NADAL
Sports Illustrated
DEUTSCHLAND
FORMEL 1
WARUM DAS BUSINESS WIEDER BOOMT
SO WURDE DER QUARTERBACK ZUM GRÖSSTEN FOOTBALL-SPIELER ALLER ZEITEN
TOM BRADY
LEGENDÄRE MOMENTE.
Die neue Ausgabe - jetzt im Handel


Am Samstag legte Überflieger Solans den Grundstein für den souveränen Sieg

Matsch Fun für Solans


Im Schlussspurt auf Platz 2: Araújo


„Nur" Dritter: WRC2-Pilot Linnamäe

Land unter beim EM-Auftakt. Der Spanier Nil Solans kam auf den rutschigen Schotterpisten rund um Fafe am besten zurecht und feierte seinen ersten EM-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Selbst die versammelte Landeselite rieb sich zum Start der ersten Tagesetappe verwundert die Augen: Nach heftigen Regenschauern präsentierten sich die bestens bekannten, weil großenteils auch beim kommenden WM-Lauf auf dem Programm stehenden Schotterpisten als echte Schlamm- und Rutschbahnen.

Doch noch bevor der Veranstalter zwei der acht Samstag-Prüfungen aus Sicherheitsgründen absagte, mussten die ersten Mitfavoriten ihre Siegesambitionen begraben. Der Este Ken Torn stellte seinen Ford Fiesta nach einem Ausrutscher mit einem Wasserleck früh ab (WP 2). Nur eine Prüfung später war auch Markengefährte Eric Cais, bei der Rallye Monte Carlo noch Gesamt-Neunter, mit angeschlagener Lenkung und zwei Plattfüßen erst einmal raus. Nur wenig besser erging es dem portugiesischen Landesmeister Ricardo Teodósio (Hyundai), der sich ab der zweiten Prüfung nur noch mit Frontantrieb durch die matschigen Pisten kämpfte.

Anders Nil Solans: Der 29-jährige Spanier, 2017 Junioren-Weltmeister, wählte nach dem Qualifying die erste Startposition, stürmte im VW Polo auf den jungfräulichen Pisten auf und davon und ließ sich vier der sechs Samstag-Bestzeiten gutschreiben, während dahinter das allgemeine Federnlassen seinen Lauf nahm. Nur 35 der 67 gestarteten Teams absolvierten auf der ersten Etappe alle WP-Kilometer. 43 gingen am Sonntag an den Start. Solans, der mit über eineinhalb Minuten vor seinem VW-Kollegen Georg Linnamäe und Lokalmatador Armindo Araújo (Skoda) führte, beschränkte sich auf das Verwalten seines Vorsprungs und überließ der Konkurrenz die Bestzeiten. Allen voran Efrén Llarena, der am Vortag ebenso mit seinem MRF-bereiften Skoda haderte wie seine Teamkollegen Simone Campedelli und Norbert Herczig. Im Schlussspurt ließ sich der junge Spanier drei Bestzeiten gutschreiben und hoffte, mit einem weiteren Erfolg auf der abschließenden Powerstage zumindest die im Kampf um den EM-Titel wertvollen Extra-Zähler mitzunehmen. Doch nach einem Dreher kam Llarena über Rang 11 nicht hinaus.

Schlimmer erging es beim finalen Angriff Routinier Simone Tempestini, der seinen Skoda mit defektem Radträger abstellen musste. Auch Restarter Cais scheiterte auf den letzten Metern: Erst leistete sich der Youngster einen Dreher, dann setzte er seinen Fiesta mit defektem Reifen in eine Böschung. Die letzte Bestzeit holte sich der ebenfalls am Samstag ausgeschiedene Ford-Markenkollege Torn. 14 Sekunden langsamer robbte Araújo als Zweitschnellster über die Powerstage und schob sich damit noch am mit seinem waidwunden Polo kämpfenden Linnamäe auf Gesamtrang 2 vor.

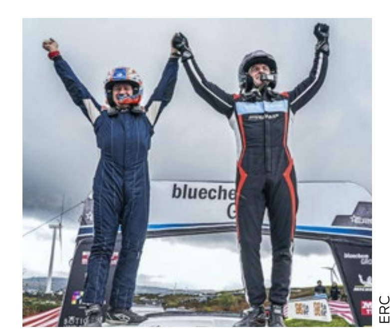
Kleine Notiz am Rande: Erstmals blieben die Portugiesen beim Heimspiel ohne einen einzigen WP-Erfolg. Schon in zehn Tagen könnte sich dies ändern: Am 26. und 27. März steigt die zweite EM-Runde auf den zu Portugal gehörenden Azoren. ■

RALLYE SERRAS FAFE PORTUGAL (11.–13.03.2022)

Erster von acht EM-Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 196,21 km

1.	Solans / Marti (E/E), Volkswagen Polo Rally2	in 2:01.14,0 h
2.	Araújo / Ramalho (P/P), Skoda Fabia Rally2	+ 55,7 s
3.	Linnamäe / Morgan (EST/GB), Volkswagen Polo Rally2	+ 59,5 s
4.	Pardo / Perez (E/E), Skoda Fabia Rally2	+ 2.56,2 min
5.	Battistolli / Scattolin (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 3.32,6 min
6.	Magalhaes / Magalhaes (P/P), Hyundai i20 Rally2	+ 6.53,3 min
7.	Sesks / Francis (LT/F), Skoda Fabia Rally2-Kit	+ 8.55,2 min
8.	Fontes / Ponte (P/P), Citroën C3 Rally2	+ 9.24,7 min
9.	Teodósio / Teixeira (P/P), Hyundai i20 Rally2	+ 9.29,5 min
10.	Csomos / Nagy (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+ 9.58,6 min

Bestzeiten: Solans 4, Linnamäe & Llarena je 3, Pardo 2, Cais, Csomos & Torn je 1



Erster EM-Sieg: Solans/Marti

EM-STAND NACH LAUF 1

1.	Nil Solans (E)	32 Punkte
2.	Armindo Araújo (P)	28
3.	Georg Linnamäe (EST)	22
4.	Alberto Battistolli (I)	20
5.	Javier Pardo (E)	19
6.	Bruno Magalhaes (P)	15
7.	Jose Pedro Fontes (P)	13
8.	Ricardo Teodósio (P)	11
9.	Pedro Almeida (P)	9
10.	Efrén Llarena (E)	7



Nach Belgien will M-Sport-Kunde Serderidis in Kenia und Griechenland starten

BARUFFALDI

Rallye-WM

WM-Hybride in der Provinz

Kaum gab der Ford Puma Rally1 sein WM-Debüt, lässt M-Sport Kunden mit dem Hybridauto zu Testeinsätzen in Belgien ausrücken. Jourdan Serderidis machte den Anfang, Pierre-Louis Loubet wird folgen.

Von: **Reiner Kuhn**

Noch bevor Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb mit dem brandneuen Ford Puma Rally1 bei der Rallye Monte Carlo für M-Sport den vielumjubelten allerersten WM-Sieg eines Hybridautos holte, standen bei der britischen Edelschmiede potente Interessenten Schlange. Verständlich, denn weder bei Toyota noch Hyundai können Kunden schneller hinters Lenkrad eines Fahrzeugs der aktuellen Topkategorie kommen als bei M-Sport. So durfte Prada-Junior Lorenzo Bertelli schon Ende November im Ford Puma Rally1 Platz nehmen und musste sein Debüt in Schweden erst nach absolviertem Vorbereitungstest kurzfristig absagen.

Anders Edelprivatier Jourdan Serderidis. Beließ es der in Luxemburg lebende Grieche im Ford Fiesta WRC bislang bei einigen Gasteinsätzen, kaufte der 57-Jährige als Erster einen knapp 800 000 Euro teuren Puma Rally1 und rückte am vergangenen Wochenende bei der Rallye de Hannut in Belgien aus. „In dieser Saison wird das Fahrzeug aber ausschließlich von unseren Ingenieuren betreut", stellt M-Sport-Teamchef Richard Millener klar und erklärt: „Dies hat weniger mit der Hochvolttechnik oder Sicherheit zu tun, vielmehr wollen wir kontrollieren, wer im ersten Homologationsjahr Zugang zu unserem Puma hat."

Noch bevor Serderidis bei der ebenfalls in der Region Wallonien ausgetragenen Rallye des Ardennes (26.–27. März) erneut als Vorausauto Fahrpraxis sammeln wird, nutzt auch Ex-WRC2-Champion Pierre-Louis Loubet die Chance, sich in der belgischen Provinz an seinen neuen Dienstwagen zu gewöhnen. Exakt vier Wochen vor seinem offiziellen Rally1-Debüt beim WM-Lauf in Kroatien kann man den 24-jährigen Korsen im ungewohnten Hybrid-Boliden auf den Asphaltpisten bei der South Belgian Rally sehen. ■

FIA stellt sich neu auf

Neuer FIA Rallye-Direktor

Der bisherige Manager der Rallye-WM wird befördert und übernimmt als Nachfolger des im Dezember zurückgetretenen Yves Matton die Position des FIA Rallye-Direktors.

Der neue FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem hält am schnellen Umbau innerhalb des Weltverbandes fest. Um handlungsfähig zu sein und trotz zahlreicher neuer Ideen für alle Beteiligten möglichst zügig Planungssicherheit zu schaffen, wurde nach der Neubestellung der Kommission noch vor der Weltratssitzung auch ein neuer Rallye-Direktor berufen.

Die Wahl fiel auf Andrew Wheatley. Sein Vorgänger Yves Matton holte den Briten 2019 von M-Sport zum Weltverband. Dort war Wheatley bis zum 1. März als FIA-Manager für die Rallye-WM zuständig, bevor er nun die Nachfolge des bereits im Dezember als Rallye-Direktor ausgeschiedenen Matton übernahm.

„Alle zusammen haben wir in den letzten zwölf Monaten einen großen technologischen Wandel im gesamten Rallyesport eingeleitet, einschließlich der Einführung von Hybridantrieben und fossilfreien Kraftstoffen in der Weltmeisterschaft. Unsere Aufgabe für die Zukunft ist es, dies zu konsolidieren und dann den Fokus auf die Stärkung der Basis der Rallye-Pyramide zu legen, um sicherzustellen, dass wir die Zukunft des Rallyesports sichern", umschreibt Wheatley die bevorstehenden Herausforderungen. ■ RK


FIA

Aufgerückt: Andrew Wheatley

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Auftakt im Rebenland

Rund um das steirische Leutschach beginnt am Wochenende die Österreichische Rallye-Meisterschaft. Erwartet werden 69 Teams aus acht Nationen.

Nachdem die traditionsreiche Jänner-Rallye aufgrund der pandemischen Lage und den daraus resultierenden Auflagen zu Jahresbeginn zweimal verschoben und schlussendlich abgesagt werden musste, startet die Österreichische Rallye-Meisterschaft am Wochenende mit der ebenfalls 2019 zum letzten Mal ausgetragenen Rebenland Rallye in die neue Saison.

Rund um Leutschach in der Steiermark stehen beim ersten von nun nur noch sieben ÖRM-Läufen 16 Asphalt-Prüfungen über insgesamt 165 WP-Kilometer auf dem Programm. An der Spitze des knapp 70 Teams zählenden Feldes kommt es erneut zum Duell von Titelverteidiger Simon Wagner im Skoda und Vize-Champion und letztem Rebenland-Sieger Herrmann Neubauer in seinem Ford Fiesta. ■ RK



ILLMER

Aus Erfahrung gut: Ex-Meister und Rebenland-Sieger Neubauer im Fiesta



20 Jahre nach seinem ersten Sieg gewinnt Peterhansel hier zum achten Mal

Geschichte geschrieben

Im Altwagen auf P2: Privatier Prokop



Gesamtdritter: López im Can-Am T3

Beim zweiten Werkseinsatz feiert Stéphane Peterhansel im Audi RS Q e-tron den ersten WM-Sieg eines Fahrzeugs mit elektrischem Antriebsstrang. Der Wüsten-König profitierte dabei von frühen Problemen der Dakar-Duellanten und WM-Titelanwärter Al-Attiyah und Loeb.

Von: **Reiner Kuhn**

Anfang Januar feierte der in nur 15 Monaten entwickelte Audi RS Q e-tron bei der Rallye Dakar sein Wettbewerbsdebüt. Trotz Fahrwerksproblemen brachten die Ingolstädter Werkssportler alle drei Autos ins Ziel und konnten sich über vier Etappensiege durch Carlos Sainz (2), Mattias Ekström und Stéphane Peterhansel (je 1) freuen. Nur zweieinhalb Monate später reichen Letzterem bei der Abu Dhabi Desert Challenge ein Etappensieg und eine fehlerfreie Fahrt, um beim zweiten Einsatz mit dem ersten WM-Sieg eines Hybrid-Fahrzeugs über die konventionell angetriebene Konkurrenz Geschichte zu schreiben.

Zum zweiten WM-Lauf kamen nur knapp 30 Teams, die Mehrheit davon in den Leichtgewicht-Kategorien T3 und T4.

Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah stürmte vom Start weg mächtig los. Doch nach wenigen Kilometern der ersten Tagesetappe hechtete der Katarer mit seinem Toyota Hilux etwas zu flott über eine Düne und knallte mit der Fahrzeugfront in der folgenden Kompression so heftig in den Wüstensand, dass er sich einen Querlenker abriss und den nächsten WM-Sieg abhaken konnte. Mit 20 Stunden Zeitstrafe im Gepäck ging es für den nun wie entfesselt aufdrehenden Al-Attiyah nur noch darum, mit Tagessiegen möglichst viele Extrapunkte für die WM-Wertung zu holen. Denn auch Sébastien Loeb, sowohl bei der Dakar als auch im Kampf um den WM-Titel Al-Attiyahs größter Widersacher, musste schon auf den ersten Kilometern Federn lassen. An seinem von Prodrive entwickelten und eingesetzten BRX Hunter verabschiedete sich eine Antriebswelle, und Loeb verlor rund zweieinhalb Stunden.

Al-Attiyah eroberte zur Schadensbegrenzung Bestzeiten auf den restlichen vier Etappen, um die jeweils fünf Extrapunkte abzugreifen. Mit Rang 11 unter den eingeschriebenen WM-Teams (Platz 16 insgesamt) musste er sich aber im Gesamtergebnis mit sechs Zählern begnügen, Loeb reichte der sechste unter den WM-Teilnehmern für die Tabellen-Führung.

Wie dünn besetzt die junge WM noch ist, unterstreicht ein Blick auf das Klassement der Abu Dhabi Desert Challenge. So surfte hinter dem von rund 30 Audi-Spezialisten unterstützten Peterhansel Privatfahrer Martin Prokop von nur vier Mechanikern unterstützt ohne Patzer auf Gesamtrang 2. Statt mit seinem auf einem neuen Chassis basierenden Dakar-Boliden trat der Tscheche nur mit jenem im Herbst kurzfristig durch eine breitere Spur und größere Räder auf die Klasse T1+ gepimpten Ford Raptor an.

Den verbleibenden Podestplatz sicherte sich nach tollem Auftritt der chilenische Can-Am-Pilot Francisco López vor der direkt dahinter folgenden Cristina Gutiérrez – beide in einem T3-Lightweight-Buggy. ■

ABU DHABI DESERT CHALLENGE (04.–10.3.2022)

Zweiter von fünf WM-Läufen, mit fünf Tagesetappen über 1341 km

1. Peterhansel/Boulanger (F/F), Audi RS Q e-tron T1.U	in 17:43.07 h
2. Prokop/Chytka (CZ/CZ), Ford Raptor RS T1.1	+ 29.49 min
3. López/Ceci (CL/I), Can-Am X3 T3	+ 1:10.3 h
4. Gutiérrez/Cazalet (ES/FR), Overdrive OT3 T3	+ 1:18.57 h
5. Przygonski/Gottschalk (PL/D), Mini Buggy T1.2	+ 1:28.53 h
6. Goczal/Laskawiec (PL/PL), Can-Am XRS T3	+ 1:29.31 h
7. Baciuska/Mena (LT/ES), Can-Am XRS T3	+ 1:51.49 h
8. Loeb/Lurquin (F/B), BRX Hunter T1.1	+ 1:52.11 h
9. Quintero/Zenz (USA/S), Overdrive OT3 T3	+ 2:32.59 h
10. Rautenbach/Rosegaar (ZW/NL), Can-Am X3 T3	+ 3:15.05 h

Etappen-Siege: Al-Attiyah 4, Peterhansel 1



Neuer WM-Leader: Sébastien Loeb

WM-STAND NACH LAUF 2

1. Sébastien Loeb (F)	112 Punkte
2. Nasser Al-Attiyah (QA)	111 Punkte
3. Yazeed Al-Rajhi (KSA)	70 Punkte
4. Jakub Przygonski (PL)	58 Punkte
5. Francisco López (CL)	40 Punkte
6. Mathieu Serradori (F)	38 Punkte
7. Cristina Gutiérrez (ES)	26 Punkte
8. Lucio Alvarez (ARG)	25 Punkte
9. Sebastian Halpern (ARG)	24 Punkte
10. Bernhard Ten Brinke (NL)	21 Punkte


REIF FÜR
DIE SAISON
Raus aus dem Winterschlaf, rauf auf die Straße!
Passend zum Saisonstart haben wir den großen MOTORRAD-Reifentest im Heft. Zudem geht nicht nur die brandaktuelle Triumph Speed Triple 1200 RR in den Top Test, sondern muss auch der Shooting-Star Triumph Tiger 660 gegen die Kawasaki Versys 650 und Yamaha Tracer 7 GT zeigen, was sie im Vergleich zur Konkurrenz draufhat. Dazu gibt es Neuheiten, weitere Tests, Touren-Tipps, Hintergrund-Reportagen und vieles mehr.
Bist du bereit für die Saison?
Jetzt im Handel! Oder direkt hier bestellen:
www.motorradonline.de/ausgaben
Tel.: 0781 6396659
E-Mail: motorrad@burdadirect.de
MOTORRAD
150 SEITEN SAISONSTART-AUSGABE
Pass-Porträt Silvretta-Hochalpenstraße
KAWASAKI Versys 650
neu TRIUMPH Tiger Sport 660
YAMAHA Tracer 7 GT
Vergleichstest
CROSSOVER-BIKES
REIFENTEST Mit Nassgrip und Verschleiß
TOP-TEST

Motorradsport-

Monat	Datum	MotoGP	Superbike-WM	Junior-WM	Endurance-WM	Gespann-WM	IDM Northern Talent Cup*
Januar	02						
	09						
	16						
	23						
	30						
Februar	06						
	13						
	20						
	27						
März	06	Losail/Q					
	13						
	20	Mandalika/RI					
	27						
April	03	Termas/RA					
	10	CoTA/USA	Aragón/E				
	17				Le Mans/F	Le Mans/F	
	24	Portimão/P	Assen/NL			Assen/NL	
Mai	01	Jerez/E					
	08			Estoril/P			Lausitzring/D
	15	Le Mans/F					Le Mans/F*
	22		Estoril/P	Valencia/E			Oschersleben/D*
	29	Mugello/E					
Juni	05	Barcelona/E			Spa/B	Spa/B	
	12		Misano/I	Barcelona/E			
	19	Sachsenring/D				Pannonia-Ring/H	Sachsenring/D*
	26	Assen/NL				Rijeka/HR	Most (CZ)/Assen* (NL)
Juli	03			Jerez/E			
	10	KymiRing/FIN					
	17		Donington/GB	Portimão/P		Donington/GB	
	24						Schleiz/D
	31		Most/CZ				Most/CZ*
August	07	Silverstone/GB			Suzuka/J		
	14						Assen/NL*
	21	Spielberg/A					
	28						
September	04	Misano/I		Misano/I			Spielberg/A*
	11		Magny-Cours/F				
	18	Aragón/E			Bol d'Or/F		
	25	Motegi/J	Catalunya/E				Hockenheim/D
Oktober	02	Buriram/T				Oschersleben/D	
	09		Portimão/P	Aragón/E			
	16	Phillip Island/AUS					
	23	Sepang/MAL	El Villicum/RA				
	30			Valencia/E		Estoril/P	
November	06	Valencia/E					
	13		Mandalika/RI				
	20						
	27						

Termine 2022

Motocross-WM	Superenduro-WM* Hardenduro-WM	Enduro-WM	Speedway-GP Eisspeedway-GP*	Langbahn-WM	MX Masters	Enduro-IDM	Specials
							Rallye Dakar (01.–14.01)
	Budapest/H*						
			Togliatti/RUS*				
Matterley Basin/GB							
Mantova/I	Jerusalem/IL*					Tuchheim/D	
							Daytona 200/USA
Villa La Angostura/RA	Riesa/D*						
						Dahlen/D	
Algueda/P			Heerenveen/NL*				
Pietramurata/I	Minus 400/IL (05.–07.04)						
Kegums/LT			Gorican/HR				
							IRRC Hengelo/NL
		Lalín/E					
Riola Sardo/I		Peso da Regua/P	Warschau/PL				North-West 200/GB-NIR (12.–15.05.)
	Xross/SRB (18.–21.05.)				Dreetz/D		
Xanadú/E			Prag/CZ	Herxheim/D (26.05., LON)			Maipokal Hockenheim/D
Ernée/F			Teterow/D				Isle of Man TT/GBM (28.05.–11.06.)
Teutschenthal/D				Quali Bielefeld/D			Odenwald Classic/D
	ErzbergRodeo/A (16.–19.06.)			Rzeszow/PL	Möggers/A		
Sumbawa/RI		Carpineti/I	Gorzow/PL				
Jakarta/RI				Mühldorf/D	Bielstein/D		IRRC Imatra/Bikers Cl. Spa/Dutch Moto Cl. Assen
					Tensfeld/D		
Loket/CZ				Challange Marmande/F			Sachsenring Classic/D
Lommel/B							IRRC Chimay (B)/Börde Classic Oschersleben (D)
	Romaniacs/RO (26.–30.07.)	Gelnica/SK			Gaildorf/D		
Uddevalla/S		TBA/H					
KymiRing/FIN	TKO/USA		Cardiff/GB-WLS				IRRC Horice/CZ
St. Jean d'Angely/F							Czech Moto Classic Most/CZ
	Outliers/CAN		Wrocław/PL	Scheeßel/D			Manx Grand Prix/GBM (21.–29.08.)
Alyon/TR				Morizès/F	Jauer/PL		
			Vojens/DK	Vechta/D	Holzgerlingen/D		
TBA			Malilla/S			Rehna/D	IRRC Frohburg/D
RedBud/USA (MXoN)				Roden/NL			Lausitz Moto Klassik/D
			Torun/PL			Burg/D	
	Hixpania/E (07.–09.10.9)				Fürstlich Drehna/D	Streitberg/D	
		Zschopau/D					
						Rüdersdorf/D	
			TBA/TBA				



AUDI SPORT

Vom TCR in den GT3: Engstler startet 2022 mit Rutronik Racing im ADAC GT Masters

RUTRONIK RACING

Nach fünf Jahren und einigen Titeln im TCR-Tourenwagen orientiert sich Luca Engstler (22) in Richtung GT3 um. Im Interview spricht der frischgebackene Audi-Werksfahrer über die künftigen Aufgaben – u. a. im ADAC GT Masters.

Von: **Michael Bräutigam**

2021 waren Sie Meister der TCR Germany und WTCR-Junior-Meister. Was haben Sie ausgiebiger gefeiert?
Ehrlich gesagt haben wir nicht groß gefeiert. Nach dem TCR-Germany-Titel hatte ich am Montagmorgen gleich einen Test mit Audi und Rutronik in Hockenheim. Ich habe ein Bier getrunken und bin dann zur Sitzprobe. Aber es war trotzdem schön, weil so viele Leute da waren.

Es ist nicht üblich, dass ein GT3-Neuling sofort einen Werksvertrag bekommt …
Alles hat von dem Testtag abgehangen. Das war auch eine klare Ansage von Audi, mit denen ich vorher schon Gespräche hatte. Im Endeffekt hat jeder nur darauf gewartet, wie der Test läuft. Der war dann sehr, sehr gut, und so habe ich die Chance bekommen.

Wie sehr freuen Sie sich auf die neuen Aufgaben?
Ich kann es kaum erwarten und kann mir auch noch gar nicht vorstellen, nicht mehr Teil des WTCR-Zirkus' zu sein. Das war in den letzten zwei Jahren sehr intensiv, aber auch davor habe ich eigentlich nur darauf hingearbeitet, in die WTCR zu kommen. Die Chance jetzt im GT wird wieder eine ganz neue Erfahrung, und ich spüre schon, dass mir ein bisschen frischer Wind sehr guttut. Wenn man so lange TCR macht, hat man einen gewissen Rhythmus und fährt sich in gewissen Dingen fest.

Wie lief Ihr GT3-Debüt bei den 24h von Dubai?
Sehr gut. Natürlich wurde ich sehr ins kalte Wasser geschmissen, und es hätte auch ziemlich nach hinten losgehen können. Wenn man weiß, dass so eine Verkündung bevorsteht, möchte man sich auf sein erstes Rennen eigentlich mehr vorbereiten. Aber Dubai war ein richtiger Last-Minute-Call. Das war eine große

„Der Werksvertrag heißt, dass ich abliefern muss“

Aufgabe, die aber dennoch sehr viel Spaß gemacht hat.

Im ADAC GT Masters treten Sie für das Ex-Meisterteam Rutronik Racing gemeinsam mit Ex-Meister Patric Niederhauser an. Wie sehen Ihre Ambitionen aus?
Meine Ansprüche sind auf jeden Fall, vorne mitzufahren. Das GT Masters hat eine enorme Leistungsdichte, und ich denke mir nicht: Ich war im TCR-Sport sehr erfolgreich und das geht jetzt eins zu eins so weiter. Es wird viel Arbeit, und mit praktisch null Erfahrung sollte man sich eigentlich auf ein bis zwei Lernjahre einstellen. Aber diese Zeit habe ich nicht. Dass ich einen Werksvertrag bekommen habe, heißt auch, dass ich abliefern muss. Da gibt es keinen Welpenschutz.

Wie sieht es mit dem geplanten Zweitprogramm im Tourenwagen aus?
Der Plan war, parallel die ETCR zu fahren, da gäbe es nur jetzt schon eine Überschneidung. Da ich gerne auch NLS und 24h Nürburgring fahren würde, gäbe es eine weitere Überschneidung mit dem Quali-Rennen. Dazu kommt, dass man immer zwischen den Autos wechseln müsste. Es wird also eher kein Doppelprogramm geben. Der Hauptgrund dafür ist aber, dass ich nicht irgendetwas aufs Spiel setzen möchte, was Audi betrifft. Dort möchte ich alle Möglichkeiten nutzen.

Das Kapitel Tourenwagen ist also abgeschlossen?
Nein, das ganz sicher nicht. Ich habe weiterhin eine starke Verbindung zum Team Engstler, werde also auch weiterhin bei Testfahrten oder für Coachings in der ADAC TCR Germany und DTC dabei sein. Das mache ich allerdings auf freiwilliger Basis, auch als Dank für den Support, den mir das Team in den letzten Jahren gegeben hat. Ich werde auch die Rollouts und die ersten Testtage mit den TCR-Autos mitmachen. Es wäre ja blöd, die über Jahre aufgebaute Erfahrung einfach ins Eck zu stellen und nicht zu nutzen.

Sie haben in fünf TCR-Jahren insgesamt acht Titel geholt. Welcher war der wichtigste, und was bleibt Ihnen sonst in Erinnerung?
Der Junior-Titel in der WTCR war mir sehr wichtig, aber ehrlich gesagt vor allem deshalb, weil ich in der WTCR 2021 ansonsten eine richtig schlechte Saison hatte. Es war definitiv auch viel Glück dabei. Genau das gibt mir aber einen positiven Schub, einfach weiterzumachen. Weil ich gelernt habe, dass man manchmal einfach Glück braucht und dass sich harte Arbeit auszahlt. Ein Highlight war sicher auch mein erster Werkseinsatz in Macau 2019 als Ersatz für Augusto Farfus. Eines der verrücktesten Rennen, die ich je hatte – und auch so eine Last-Minute-Geschichte. Das hat mir dann aber die Tür geöffnet, im Jahr darauf den Vertrag bei Hyundai zu bekommen. Tiefpunkt war sicher WTCR Nürburgring im letzten Jahr. Ehrlich gesagt habe ich das immer noch nicht ganz verkraftet.

> „Das Team meines Vaters ist noch vom alten Schlag. Er will keine politischen Spielchen oder dass irgendetwas am Kommandostand entschieden wird.“
>
> Luca Engstler

Nicht nur wegen dieser Stallorder hat man den Eindruck, die WTCR sei sehr politisch. Wie schwierig ist es, als Fahrer damit umzugehen?
Das hat mich sicher am meisten geprägt – am eigenen Leib zu erfahren, dass nicht nur die schnelle Rundenzeit oder ein gutes Rennen zählen, sondern dass in der WTCR wahrscheinlich 70 oder 80 Prozent im Winter vor der Saison entschieden werden. Das ist ein Fakt, aber das ist in allen hart umkämpften Serien so. Es wäre auch falsch zu sagen, dass das schlecht ist, nur weil man in einem Jahr mal auf die Nase gefallen ist. Das war eine Erfahrung, daraus habe ich gelernt und das macht mich in Zukunft zu einem besseren Rennfahrer. Die WTCR ist die beste Tourenwagenserie der Welt, und in dem Moment, wo du einen Werksfahrervertrag hast, ist es einfach ein Geschäft. Unterm Strich bin ich der WTCR und Hyundai trotzdem mega dankbar.

Waren diese politischen Dinge auch ein Grund für die Neuorientierung?
Sie waren sogar der Hauptgrund. Die WTCR ist eine geile Serie, einfach geiler Tourenwagensport. Aber dann eben auch viel Politik. Für mich ist die TCR auf dem Niveau, wie ich es die letzten Jahre gemacht habe, mindestens ebenbürtig mit der GT3. Ich werde für die TCR-Fahrer also immer eine Lanze brechen. Die Jungs, die in der WTCR vorne fahren, würden in der DTM oder GTWC auch ganz vorne mitfahren. Umgekehrt gilt das aber natürlich genauso.

Wie kam es zum Wechsel des Engstler-Teams von Hyundai zu Honda?
Es war auch fürs Team frustrierend, wie es im letzten Jahr gelaufen ist. Das liegt aber nicht nur an der Serie, es gibt auch Unterschiede zwischen den Herstellern. Das Team meines Vaters ist noch vom alten Schlag, dort steht immer das Rennfahren an höchster Stelle. Er will keine politischen Spielchen, Grabenkämpfe oder dass irgendetwas am Kommandostand entschieden wird. Er will mit seinen Jungs das beste Auto an den Start bringen und den Fahrern maximale Unterstützung bieten. Dennoch hat auch das Team Hyundai viel zu verdanken. Dass sie sich jetzt auf elektrischen Motorsport und Rallye fokussieren, heißt nicht, dass wir nicht weiter in der WTCR vertreten sein wollten. Da war Honda jetzt die beste Lösung.

Könnten Sie sich vorstellen, irgendwann die Rolle Ihres Vaters als Engstler-Teamchef einzunehmen?
Auf jeden Fall. Man muss aber ganz klar sagen, dass mein Vater seine Fahrerkarriere immer hintangestellt hat. Er hat auch viele Angebote ausgeschlagen, um das Team voranzubringen. Dafür bin ich momentan noch nicht bereit. Es soll auf keinen Fall so sein, dass der Laden zugesperrt oder verkauft wird, wenn mein Vater irgendwann nur noch Privatmann sein will. Aber er braucht nicht unbedingt mich dafür, da haben wir einige gute und viel erfahrenere Leute, die das machen können. Trotzdem ist es für mich ein Traum, sein Werk fortzuführen.

Welche Ziele möchten Sie persönlich bis dahin noch verwirklichen?
Gefühlt habe ich noch nicht so viel erreicht. Natürlich war es immer ein Traum, WTCR zu fahren. Und irgendwann werde ich sicher in den Tourenwagen zurückkehren, aber jetzt möchte ich erst mal im GT-Sport Fuß fassen. Ein Ziel ist ganz klar die DTM. Ansonsten will ich so viel wie möglich im Auto sitzen und Spaß haben. Ich habe gelernt, dass man alles nicht zu verbissen und verbittert sehen darf. Ich liebe es, Autorennen zu fahren. Deshalb sehe ich weiter die guten Dinge. Wie sagt man? Hast du Spaß und Freude, kommt der Erfolg von allein. ■



Luca Engstler

Geburtstag: 08.03.2000
Geburtsort: Wiggensbach
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2009-2014: Kart
2015/2016: ADAC Formel 4
2017/2018: TCR Germany
2018: TCR Asia/Middle East
2019: TCR Euro/Asia/Malaysia
2020: WTCR & TCR Malaysia
2021: WTCR & TCR Germany
insges. 6 Titel & 2 Junior-Titel

Hobbys
Fußball, Squash, Sport



Donut nach emotionaler Sieg-Premiere: Chase Briscoe feiert in Phoenix

MOTORSPORT IMAGES

Die Nummer 200

Chase Briscoe sicherte sich in seinem Ford Mustang von Stewart-Haas-Racing seinen ersten Cup-Sieg. Damit ist er der 200. verschiedene Rennsieger in der obersten NASCAR-Liga.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Ende ging es zwischen gleich drei Fahrern darum, wer seinen ersten Cup-Sieg feiern und damit als 200. verschiedener Sieger in die Geschichtsbücher eingehen würde. Neben Briscoe hatten nämlich auch Ross Chastain und Tyler Reddick (beide Chevrolet) ihren Premierenerfolg vor Augen. Nicht nur für die Fahrer, sondern auch für die Teams aller drei Fahrer – Stewart-Haas, Trackhouse (ex-Ganassi) und Childress – wäre nach jeweils längeren Durststrecken die Fahrt in die Victory Lane gern gesehen gewesen, zumal es fürs Trackhouse-Team sogar der erste Cup-Triumph gewesen wäre. Doch am Ende konnte natürlich nur ein Fahrer gewinnen.

Briscoe sah rund 30 Runden vor Ende des auf 312 Runden angesetzten Rennens wie der sichere Gewinner aus, doch zwei späte Gelbphasen sorgten dafür, dass er noch mal ordentlich kämpfen musste. Beim vorletzten Restart war es Chastain, der Briscoe ernsthafte Konkurrenz machte, teilweise sogar in Führung ging, sich dann aber doch hinter dem Ford-Piloten sowie Reddick einsortieren musste. Der letzte Restart drei Runden vor Schluss war dann eine deutlichere Angelegenheit: Reddick wagte zwar einen Angriff, doch Briscoe setzte sich durch und gewann.

Harvick stellt Rekord ein

Für den letztjährigen Rookie of the Year war es erst der 40. Start in der ersten Liga, entsprechend überwältigt war der 27-Jährige: „Unglaublich. Ich habe auf der gesamten letzten Runde geheult", gestand der Mann aus Indiana. „Vor sieben Jahren habe ich auf einer Couch geschlafen, als Freiwilliger bei Rennteams gearbeitet und die Karriere eigentlich abgehakt. Danke an alle, die an mich geglaubt haben."

Teamkollege Kevin Harvick, der in Phoenix vor nicht allzu langer Zeit noch als unschlagbar galt, fuhr ebenfalls munter in der Spitzengruppe mit und landete am Ende auf P6. Damit gelang ihm ein Rekord: Zum 18. Mal in Folge fuhr er auf ein und derselben Strecke in die Top 10. Das hatten zuvor nur Richard Petty und Dale Earnhardt Sr. (jeweils in North Wilkesboro) geschafft.

Wie sehr die Teams übrigens noch immer in der Findungsphase mit den neuen Fahrzeugen sind, zeigt sich beim Blick auf die Tabelle: Dort sind zum einen die Abstände sehr eng, zum anderen haben in den ersten vier Rennen bisher nur vier Fahrer zwei Top-5-Ergebnisse geschafft. Die Top 3 der Tabelle schafften es im Rennen noch nicht in die Top 3. ■

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)
4. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Briscoe (USA)	Ford
2.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
3.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Kurt Busch (USA)	Toyota
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 4 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	136 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	132
3.	Elliott (Chevrolet)	131
4.	Larson (Chevrolet)	126
5.	Briscoe (Ford)	126
6.	Almirola (Ford)	122
7.	Blaney (Ford)	118
8.	Cindric (Ford)	116
9.	Reddick (Chevrolet)	114
10.	Harvick (Ford)	111

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: GRAGSON DOMINIERTE IN PHOENIX

Noah Gragson (Chevrolet/JR Motorsports) war in Phoenix der dominierende Mann und gewann das Rennen der zweiten Liga entsprechend beinahe spielerisch. Platz 2 in Stage 1, Platz 1 in Stage 2 und der Sieg bescherten ihm 59 von 60 möglichen Punkten sowie eine noch deutlichere Tabellenführung. In den ersten drei Saisonrennen hatte er sich diese bereits mit drei Top-3-Ergebnissen erobert. Wie im Cup gibt es nun auch in der Xfinity-Serie vier verschiedene Sieger aus den ersten vier Saisonrennen.

TRUCKS: EINSPRUCH VON SMITH OHNE ERFOLG

Zwar setzte die dritte Liga in Phoenix aus, dennoch gab es Gesprächsstoff: Zane Smith, Auftaktsieger in Daytona und eigentlich Zweiter beim Rennen in Las Vegas, wurde bei Letzterem disqualifiziert. An seinem Ford-Truck wurden Radmuttern mit fehlerhaftem Innengewinde gefunden. Weil das Team Front Row Motorsports das als Fehler des Zulieferers sah, legte man Einspruch ein – der am vergangenen Mittwoch jedoch von NASCAR abgeschmettert wurde. Begründung der Offiziellen: Smith habe ja trotzdem einen Vorteil gehabt.

NETFLIX ZEIGT DOKU ÜBER BUBBA WALLACE

Unter dem Titel „Race: Bubba Wallace" ist seit einigen Wochen eine Dokumentation über den einzigen afroamerikanischen Cup-Piloten auf NETFLIX abrufbar. Das Wort „Race" ist also nicht nur auf Bubba Wallace als Rennfahrer, sondern auch auf seine Abstammung bezogen und zeigt seinen bisweilen noch immer steinigen Weg im eigentlich zutiefst „weißen" NASCAR-Sport. Die mehrteilige Doku-Reihe zeigt neben den teils rassistischen Szenen auch, wie der US-Stockcar-Sport zunehmend für Toleranz und Offenheit steht.



In Spanien abgeräumt, jetzt zurück in der TCR Europe: Halder Motorsport

HALDER MOTORSPORT / JENS ARBOGAST

TCR Europe

Halder-Team zurück

Das Team Halder Motorsport kehrt nach einem Jahr Abstinenz zurück in die TCR Europe. Die verspricht in diesem Jahr wieder stark zu werden.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Halder-Truppe aus Meßkirch musste im vergangenen Jahr kleinere Brötchen backen, nachdem der damalige Hauptsponsor relativ unvermittelt seine Zusammenarbeit beendet hatte. Statt des erhofften Aufstiegs in die WTCR ging es in die TCR Spanien und somit zurück auf nationale Ebene. Dort aber räumte man groß ab, und mit vielen Pokalen im Gepäck kann man sich heuer wieder breiter aufstellen.

Wie das Team am Sonntag bekannt gab, wird man in diesem Jahr sogar gleich drei Honda Civic TCR in der TCR Europe einsetzen. Mike Halder als Teamchef und Fahrer in Personalunion sowie Schwester Michelle werden zwei der Autos besetzen. Der dritte Fahrer soll in der kommenden Woche verkündet werden. Die Fahrzeuge werden dabei wieder in den ursprünglichen Teamfarben und damit in einem viel dunkleren Blau daherkommen als in den vergangenen Jahren.

Callejas zu Volcano

An die TCR Europe haben die Halder-Geschwister beste Erinnerungen. Mike fuhr 2020 lange um den Titel mit, Michelle gewann als erste und bisher einzige Frau in der TCR Europe ein Rennen. „Wir sind schon ganz unruhig auf weitere Siege und Titel“, schrieb Michelle Halder.

In der Europa-Serie trifft man wieder auf starke Konkurrenz. Über die Rückkehr des Target-Teams hatten wir in MSa bereits berichtet. Mit Hyundai-Werksunterstützung und dem mittlerweile gut aussortierten Elantra zählt man sicher zu den Favoriten.

Bei Volcano Motorsport (Cupra), die 2021 mit Mikel Azcona den Titel holten, gibt es in Form von Isidro Callejas einen starken Neuzugang. Der erst 17-jährige Spanier, der vom früheren WTCC-Fahrer Pepe Oriola unterstützt wird, zeigte im letzten Jahr einige gute Rennen und holte am Nürburgring die Pole-Position.

Die Verbindung der Serie zu Deutschland wird übrigens nicht nur durch die deutschsprachigen Teams wieder stärker als im letzten Jahr, sondern auch, weil man insgesamt drei Mal im Rahmen der DTM antritt: in Portimão, am Norisring sowie am Nürburgring. Bei den beiden Deutschland-Rennen wird auch TCR-Germany-Pilot Patrick Sing (Hyundai) jeweils einen Gaststart absolvieren. ■

NACHRICHTEN

WTCR: AUDI-FAHRER LASSEN AUF SICH WARTEN

Die für letzte Woche angedeutete Verkündung der Audi-WTCR-Fahrer verschiebt sich. Zwar waren die vier designierten Piloten schon gemeinsam mit dem Team Comtoyou testen, auf die offizielle Bestätigung wartet man aber vergebens. Außerdem ist weiterhin offen, wer die vier Cupra pilotieren wird.

UAE PROCAR: MÜNNICH WIRD TCR-MEISTER

René Münnich, Teambesitzer des WTCR- und Rallycross-Teams Münnich Motorsport, hat mit einem zweiten Platz sowie einem Sieg beim Finale der UAE Procar Championship in Dubai den Titel in der Klasse 1 (u.a. TCR & GT4) geholt.

BTCC: NEUER MOTOR FÜR HYUNDAI-TEAM

Nachdem Excelr8 Motorsport bisher den Einheits-Motor der BTCC nutzte, wird man für die vier i30 N Fastback für 2022 ein eigenes Triebwerk auf Basis des Hyundai-Zweiliter-Turbo verwenden. In der BTCC können die Teams entweder den Einheits-Motor nutzen, der wie auch der frühere Chevrolet-WTCC-Motor auf einem fast 40 Jahre alten Opel-Vierzylinder aus dem Kadett E basiert, oder man lässt eigene bauen. Neben Hyundai nutzen auch BMW, Ford sowie das Honda-Team Halfords eigenentwickelte Motoren.



MOTOGP

GRESINI RACING

Enea Bastianini und die Ducati GP21 in Katar: Zehn Runden vor Schluss gewusst, dass er das Rennen gewinnen kann

Nach seinem Überraschungssieg in Katar führt Enea Bastianini die MotoGP-Weltmeisterschaft an. Der Moto2-Weltmeister von 2020 erklärt, wie dies in einem Satelliten-Team möglich war und ob er nun um den Titel mitkämpfen kann.

Von: **Imre Paulovits**

Wie hat sich Ihr erster MotoGP-Sieg angefühlt?
Es war ein unglaubliches Gefühl. Als ich die Ziellinie überfahren habe, haben mich die Emotionen überkommen, und ich habe diesen Sieg Fausto Gresini gewidmet. Er hat sein Team mit sehr guten Leuten aufgebaut, seiner Frau Nadia ist es gelungen, sie weiter zusammenzuhalten. Ich bin mir sicher, dass er im Himmel mit mir zusammen gepusht hat. Es war auch ein phantastisches Gefühl für das ganze Team, keiner von uns konnte die Tränen zurückhalten. Das Klima in unserem Team ist sehr gut und alle sind motiviert, genau wie ich. Das hat diesen Weg letztendlich möglich gemacht.

Wie war es, dann mit Teambesitzerin Nadia Padovani ganz oben auf dem Podest zu stehen?
Es war völlig unerwartet. Ich habe Nadia in die Augen geschaut, und ich habe darin Fausto gesehen. Ich habe gesehen, wie Fausto mit diesem Team immer einen Vorteil herausarbeiten wollte. Ich habe von da oben die Gesichter des ganzen Teams gesehen, es war unglaublich.

Was hat Ihnen Ihr Manager Carlo Pernat nach dem Rennen gesagt?
Carlo ist ein fantastischer Typ, er ist der beste Manager, den es in diesem Sport je gab. Er musste während dieses Rennens ständig seinen Inhalator benutzen. Er hat mir immer gesagt, dass ich der Beste bin, er hat mich immer motiviert, und er ist selbst einer der Motiviertesten in dem Team. Er ist auch ein sehr glücklicher Mann. Er sagte dann, dass er immer gewusst hat, dass ich hierzu in der Lage bin.

Hatten Sie selbst daran geglaubt, in Katar gewinnen zu können?

„Gefühlt, dass Fausto im Himmel mitgepusht hat“

Ich hatte zumindest eine gewisse Hoffnung und war sehr aufgeregt. Wir haben während der Wintertests sehr viel Potenzial von uns gesehen, dazu haben wir nach unserer Ankunft in Katar noch einmal einen weiteren Schritt beim Setup und bei der Elektronik gemacht. Ich konnte dann im Qualifying erstmals eine gute Rundenzeit fahren, so wie ich es aus den Tests gehofft hatte, weil sich die GP21 im Vergleich zur GP19 besser am Limit pushen lässt. So konnte ich erstmals aus der ersten Startreihe losfahren.

Wie ist Ihnen dieser zweite Startplatz gelungen?
Ich habe in den Wintertests sehr daran gearbeitet, gut vorbereitet in Katar anzukommen. Mit dem 2019er-Motorrad war es sehr schwer, bei der Zeitenjagd zu pushen. Mit der GP21 ist es viel leichter, die Leistungsabgabe ist sanfter, und man kann mit dem weichen Hinterreifen sehr gut pushen. Auch das Gefühl für die Front ist besser, man kann nach dem Herauslassen der Bremse besser einlenken, die enge Linie besser halten und dann effizienter herausbeschleunigen. So ist die Pace automatisch höher.

Ihr Rennen sah sehr durchdacht aus.
Wir hatten festgestellt, dass für mich hinten der mittlere Reifen die beste Wahl ist. Ich hatte ihn zuvor im Warm-up versucht und gutes Potenzial in ihm gesehen. Ich bin zuvor viel mit dem weichen gefahren, hatte mit ihm aber viel Pumpen in den langsamen Kurven. Da war der mittlere stabiler, so habe ich mich für diesen entschieden. Damit war der erste Teil des Rennens nicht leicht, besonders weil Pol Espargaró an der Spitze sehr hart gepusht hat. Aber die letzten zehn Runden hat sich unsere Wahl als richtig erwiesen, ich konnte richtig pushen, die Lücke wieder schließen und gewinnen. Das Motorrad hatte sich sehr gut angefühlt, und das gab mir viel Selbstsicherheit. Selbst als ich zwei Sekunden hinter Pol zurücklag, hatte ich noch das Gefühl, dass ich gewinnen kann, wenn man sich in solchen Situationen auch nie ganz sicher sein kann. Pol war vorne unglaublich schnell, ich hatte gehofft, dass mir der mittlere Hinterreifen zum Schluss einen Vorteil bieten wird. Das hat sich zum Schluss dann auch bewahrheitet. Als ich Pol dann überholen konnte, ist er beim Gegenangriff hinausgetragen worden, und von da an musste ich mich nur noch auf die letzten Runden konzentrieren. Aber nicht nur Pol Espargaró, auch Brad Binder war sehr stark. Ich hatte mein Rennen aber gut unter Kontrolle.

> „Ich habe in den letzten zwei, drei Jahren gelernt, dass es am wichtigsten ist, die Reifen für den Schluss des Rennens aufzuheben.“
>
> Enea Bastianini

Wie haben sich die letzten beiden Runden angefühlt, als Brad Binder von hinten Druck gemacht hat?
Es waren die längsten zwei Runden meines Lebens. Ich kann mich aber an das gleiche Gefühl erinnern, als ich in Portimão Moto2-Weltmeister geworden bin. Diese zwei Runden waren wirklich nicht leicht, denn Brad Binder kam immer näher. Ich habe nicht zu sehr gepusht, denn ich wollte kein unnötiges Risiko eingehen. Mir ging auch durch den Kopf, was alles nach der Zielflagge passieren wird.

Wie sah es mit Ihrem Spritverbrauch aus?
Ich hatte keine Probleme, aber ich bin die Besichtigungsrunde auch so langsam wie möglich gefahren, damit mir für den Schluss des Rennens so viel Sprit wie möglich bleibt. So konnte ich noch die volle Leistung abrufen.

Was haben Sie von diesem Rennen gelernt?
Ich habe mich zu Beginn in der Spitzengruppe aufgehalten und den Reifen fürs Rennende aufgehoben. Das hatte ich schon in den letzten zwei, drei Jahren gelernt, dass es das Beste ist, den Reifen für den letzten Teil des Rennens aufzuheben, aber das versuchen alle Fahrer. Ich denke, in diesem Rennen war ich in dieser Hinsicht der Beste. Jetzt müssen wir sehen, ob uns das auch bei den nächsten Rennen gelingt.

Sie wirken in Ihrer Arbeitsweise immer sehr ruhig.
Als ich 2014 in die Weltmeisterschaft kam, war ich noch sehr aggressiv. Ich habe dann sehr daran gearbeitet, ruhiger zu werden, vor allem während der freien Trainings. In unserem Sport, und ich denke in allen Sportarten, ist es nicht gut, wenn man nervös ist. Auch mein Team ist so wie ich, und wir haben so viel Vertrauen zueinander, dass wir offen miteinander reden können. So kann ich im Moment die Anspannung sehr gut managen.

Glauben Sie, dass die Ducati GP21 über die ganze Saison in der Lage sein wird zu gewinnen?
Das können wir nicht wissen. Aber im Moment ist die 2021er-Ducati ein sehr gutes Motorrad für mich. Als ich sie letztes Jahr in Jerez das erste Mal probiert habe, habe ich ihr Potenzial verstanden. Aber ich bin nicht in einem Werksteam, und ich weiß nicht, ob für die 2022er-Motorräder neue Teile kommen werden. Im Moment zumindest ist es eines der besten Motorräder, dazu habe ich eines der besten Teams hinter mir. Aber Honda, KTM und Suzuki haben über den Winter einen sehr guten Job und einen großen Schritt gegenüber dem Vorjahr gemacht. Das ganze Feld ist noch stärker zusammengerückt, die Fahrer sind alle sehr stark. Dabei gibt es trotzdem Unterschiede. Die Suzuki hat zum Beispiel sehr viel Kurvenspeed, die Ducati kann dafür später bremsen. Wenn sich die Streckenbedingungen ändern, können sich deshalb auch die Kräfteverhältnisse ändern. Die kleinsten Details sind nun der Schlüssel zum Erfolg in der MotoGP.

Haben sich Ihre Ziele für dieses Jahr nun geändert?
Ich weiß nicht, ob wir überall so schnell sein können wie in Katar. Aber im Moment haben wir ein sehr gutes Motorrad mit viel Potenzial. Wir waren in Jerez schnell, auch in Mandalika, in Sepang bin ich Rundenrekord gefahren. Ich werde versuchen, bei jedem Rennen ums Podest zu kämpfen, aber es wird sicherlich nicht immer leicht. Wir werden sehen, wie es kommt.

Wie sehr könnte dieser Sieg Ihre Chance verbessert haben, nächstes Jahr ins Werksteam zu kommen?
Ich weiß es nicht. In meinem Team habe ich derzeit nicht viel Druck, denn ich bin nicht im Werksteam und habe nicht das neueste Motorrad. Ich denke, die Werksfahrer mit ihren 2022er-Motorrädern haben mehr Druck als ich. Das ist aber nicht mein Problem, sie müssen damit umgehen. Das ist ein ganz normaler Vorgang, im Moment denke ich aber nicht darüber nach. ■



Enea Bastianini

Geburtstag: 30.12.1997
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2014: Moto3, KTM (9.)
2015: Moto3, Honda (3.)
2016: Moto3, Honda (2.)
2017: Moto3, Honda (6.)
2018: Moto3, Honda (4.)
2019: Moto2, Kalex (10.)
2020: Moto2, Kalex (1.)
2021: MotoGP, Ducati (11.)
2022: MotoGP, Ducati (zurzeit 1.)

Hobbys:
Motocross, Reisen

INTACTGO

Dominique Aegerter: Fit aus dem Winter, am ersten Nachmittag gleich Schnellstart

MotoE

Bestzeit von Dominique Aegerter

Dominique Aegerter will es weiter wissen: Beim Moto-E-Test in Jerez fuhr der Schweizer Bestzeit. Doch das Feld ist dicht beisammen, und auch die Technik entwickelt sich weiter.

Von: **Imre Paulovits**

Es waren drei durchwachsene Testtage in Jerez. Das Wetter war den MotoE-Piloten nur am ersten Testtag wohlgesonnen, danach mussten sie immer wieder auf nasser Fahrbahn testen, was es nicht einfach machte, die neue Energica Ego abzustimmen, die durch eine neue Motoren- und Inverter-Technologie 15 Kilo abgespeckt wurde, aber auch eine andere Gewichtsbalance bekommen hat.

Dominique Aegerter kam bestens vorbereitet aus der Winterpause und ging sofort konzentriert an die Arbeit. „Domi ist unheimlich fit und motiviert", freute sich Teamchef Jürgen Lingg, der gleich nach dem Katar-GP die Mühen auf sich nahm, dem Test beizuwohnen. Am Ende des ersten Testtages erschien der Name des 31-jährigen Schweizers auch ganz oben auf der Zeitenliste. Und so sollte es für den Rest des Tests auch bleiben. Der zweite Testtag war verregnet, und wenn sich am dritten auch einige Fahrer noch verbessern konnten, gelang es niemanden, die Zeit des Intact-Piloten zu unterbieten.

Viel Abstimmungsarbeit

Doch für Aegerter stand nicht die Zeitenjagd im Vordergrund, er konzentrierte sich darauf, das Gefühl für das geänderte Motorrad zu bekommen sowie mit seiner neuen Crew mit dem Südtiroler Patrick Mellauner und dem Spanier Joan Thomas Salva eine Basisabstimmung zu finden.

„Unser erster Test ist sehr erfreulich verlaufen", freute sich Aegerter nach den drei Testtagen. „Wir waren in jeder Session vorne dabei, egal wie die Bedingungen waren. Am Montag waren die Verhältnisse am besten, und wir haben den Auftakt mit der Bestzeit beendet. Am Mittag des letzten Tages hätte eine Simulation von Q1 und Q2 stattfinden sollen. Aber wegen eines technischen Defekts an einem Motorrad ist dieses Vorhaben abgebrochen worden. Am späteren Nachmittag sind wir dann halbwegs vernünftig zum Fahren gekommen, obwohl auch diese Session frühzeitig gestoppt werden musste. Es wurmt mich deshalb ein wenig, dass ich mei-



MOTOGP

Niccolò Canepa: Schnellster bei Regen



MOTOGP

Jordi Torres: Der zweifache Weltcup-Sieger war in der letzten Session Schnellster

ERGEBNISSE

MotoE-Test Jerez (E), 07.–09.03.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Team	Zeit	Runden
1.	Dominique Aegerter (CH)	Dynavolt IntactGP MotoE	1.48,634	102
2.	Jordi Torres (E)	Pons Racing 40	1.48,878	94
3.	Eric Granado (BR)	LCR E-Team	1.48,925	58
4.	Mattia Casadei (I)	Pons Racing 40	1.49,060	72
5.	Matteo Ferrari (I)	Felo Gresini MotoE	1.49,230	97
6.	Niccolò Canepa (I)	WithU GRT RNF MotoE	1.49,327	109
7.	Xavier Cardelús (E)	Avintia Esponsorama	1.49,529	73
8.	Xavi Forés (E)	Octo Pramac MotoE	1.49,656	84
9.	Hikari Okubo (J)	Avant Ajo MotoE	1.49,656	93
10.	Bradley Smith (GB)	WithU GRT RNF MotoE	1.49,719	101
11.	Hector Garzo (E)	Tech3 E-Racing	1.49,726	78
12.	Kevin Zannoni (I)	Ongetta SIC58	1.49,965	105
13.	Marc Alcoba (E)	Openbank Aspar Team	1.50,149	112
14.	Kevin Manfredi (I)	Octo Pramac MotoE	1.50,570	68
15.	Maria Herrera (E)	Openbank Aspar Team	1.50,690	115
16.	Alex Escrig (E)	Tech3 E-Racing	1.51,034	111
17.	Alessio Finello (I)	Felo Gresini MotoE	1.51,490	113

ne Rundenzeit nicht verbessern konnte, schließlich haben mir bei dieser Session 0,1 Sekunden auf Jordi Torres gefehlt."

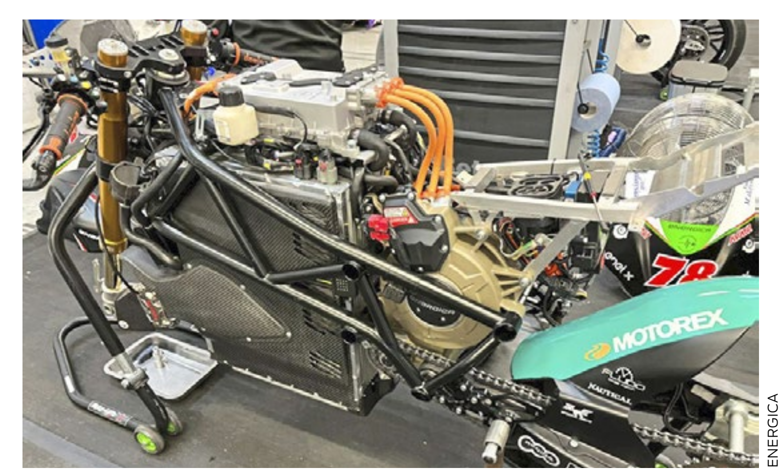
Am verregneten zweiten Tag war Endurance-WM- und Testpilot Niccolò Canepa Schnellster, zum Schluss freute sich Weltcupsieger Jordi Torres, die letzte Session ganz oben beendet zu haben. „Ich denke, diese Saison könnte die MotoE noch enger werden", so Torres. „Deshalb war es sehr wichtig, für den neuen Motor und die neuen Reifen eine Abstimmung zu finden."

Neue Technologie

Die 15 Kilogramm Gewichtsersparnis, die die Rennversion der Energica Ego nun auf 247 Kilo bringt, wurde hauptsächlich durch eine neue Motor- und Inverter-Technologie erreicht. Hatte der bisherige Motor einen Rotor mit Festmagneten – einen Permanent Magnet Synchron Motor (PMSM) – ist die neue Kraftquelle ein Synchron-Reluktanzmotor (SynRM). Dabei wird die Polung des Rotors durch Spulen, kleine Assistenzmagnete und Luftspalte erreicht. Er braucht eine aufwendigere Steuerung, baut aber leichter und hat einen höheren spezifischen Wirkungsgrad. So konnte der des Gesamtsystems zusammen mit dem neuen Inverter von 87 auf 94 Prozent gesteigert werden. Stator und Inverter sind wassergekühlt, der Rotor luftgekühlt. Allein am Motor wurden so 10 Kilogramm Gewicht eingespart. Die neue Antriebseinheit hat zwar die gleiche Leistung wie bisher, der Motor kann aber höher drehen, dadurch sollte ein höherer Topspeed erreicht werden. Allerdings lag bei den Bedingungen des Tests die Bestmarke bei 220,0 km/h, beim letztjährigen Rennen wurden 225,9 erreicht.

„Das Motorrad ist nach wie vor noch sehr schwer, die Veränderung der Balance ist mehr zu spüren als die Gewichtsersparnis", stellte Dominique Aegerter fest. „Ende April müssen wir noch den zweiten MotoE-Test nutzen."

„Domi war in den letzten beiden Jahren 3. und 2. Folgt jetzt der Titel?", schloss Jürgen Lingg den Test mit viel Optimismus. ■



ENERGICA

Energica Ego: 15 kg Gewichtsersparnis dank neuem Motor und Inverter

Vorschau GP Indonesien

ZEITPLAN

GP Indonesien/Mandalika (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 18. März 2022

2.00–2.40	Moto3	1. freies Training
2.55–3.35	Moto2	1. freies Training
3.50–4.35	MotoGP	1. freies Training
6.15–6.55	Moto3	2. freies Training
7.10–7.50	Moto2	2. freies Training
8.05–8.50	MotoGP	2. freies Training

Samstag, 19. März 2022

2.00–2.40	Moto3	3. freies Training
2.55–3.35	Moto2	3. freies Training
3.50–4.35	MotoGP	3. freies Training
5.35–5.50	Moto3	Qualifying 1
6.00–6.15	Moto3	Qualifying 2
6.30–6.45	Moto2	Qualifying 1
6.55–7.10	Moto2	Qualifying 2
7.25–7.55	MotoGP	4. freies Training
8.05–8.20	MotoGP	Qualifying 1
8.30–8.45	MotoGP	Qualifying 2

Sonntag, 20. März 2022

3.00–3.10	Moto3	Warm-up
3.20–3.30	Moto2	Warm-up
3.40–4.00	MotoGP	Warm-up
5.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
6.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
8.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

Neue Strecke, bislang noch kein Grand Prix gefahren

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	25
2.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	20
3.	Pol Espargaró (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	16
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	13
5.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11
6.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	10
7.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	9
8.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	8
9.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	7
10.	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	6

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	25
2.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	20
3.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	16
4.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	14
5.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	11
6.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	10
7.	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex	9
8.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	8
9.	Cameron Beaubier (USA)	American Racing	Kalex	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	6

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	25
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	20
3.	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM	16
4.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	13
5.	John McPhee (GB)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	11
6.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM	10
7.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	9
8.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	MT Helmets - MSI	KTM	7
10.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	6

MotoGP

Präsidentenempfang

Die MotoGP bekommt in Indonesien einen einmaligen Empfang. 20 Fahrer werden zusammen mit Präsident Joko Widodo auf ihren Motorrädern durch die Hauptstadt fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist 25 Jahre her, dass die Motorrad-WM das letzte Mal in Indonesien fuhr, und das Land fiebert der Rückkehr in einer Art entgegen, wie man es in unseren Breiten nicht kennt. Nicht umsonst haben die Hersteller Druck gemacht, dass die Dorna einen Weg findet, einen Grand Prix nach Indonesien zu bringen. Schon die Vorbereitungen dieses Rennens erzeugen in den Nachrichten des Landes wahre Beben, und da Präsident Joko Widodo selbst begeisterter Motorradfahrer ist, will er nicht außen vorstehen. Für den Mittwoch vor dem Grand Prix ist eine Parade mit ihm und MotoGP-Fahrern geplant, bei der sie vom Merdeka-Präsidentenpalast durch die Innenstadt fahren und diese einmalige Prozession dort wieder endet.

Auch Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta wird sich in den Sattel schwingen. Marc Márquez, Pol Espargaró, Joan Mir, Álex Rins, Francesco Bagnaia, Jack Miller, Enea Bastianini, Fabio Di Giannantonio, Johann Zarco, Jorge Martín, Álex Márquez, Takaaki Nakagami, Andrea Dovizioso, Darryn Binder, Luca Marini, und Marco Bezzecchi werden die MotoGP-Piloten vertreten, Bo Bendsneyder und Gabriel Rodrigo vom Pertamina Mandalika SAG Team, der einheimische Moto3-Pilot Mario Aji und Asia-Talent-Cup-Fahrer Veda Ega Pratama werden ebenfalls dabei sein. ■



INDONESIA TRAVEL

Der Merdeka-Palast in Jakarta: Von hier werden die MotoGP-Piloten losfahren

Superbike-WM

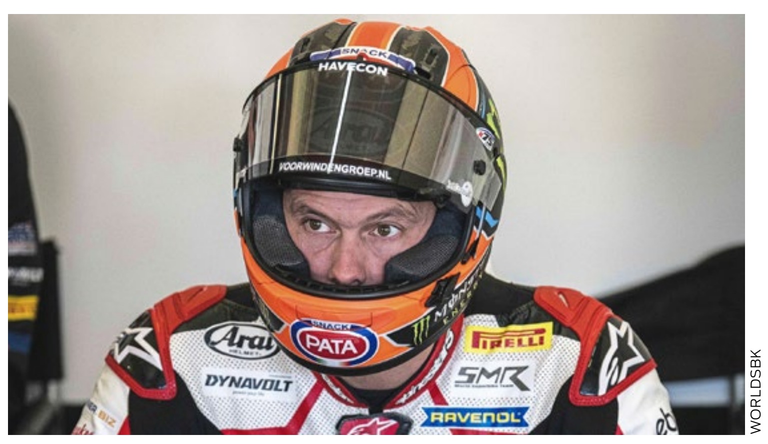
Van der Mark: Bruch

BMW Werkspilot Michael van der Mark wird nicht in Misano testen können. Der Holländer brach sich beim Mountainbike-Training das Bein.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich wollte BMW mit seinen Piloten in dieser Woche zwei Tage in Misano testen, doch das Werksteam wird dort nur mit Scott Redding aufschlagen können. Michael van der Mark hat sich am Wochenende beim Mountainbike-Training das Bein gebrochen und ist erst einmal für unbestimmte Zeit außer Gefecht. Trainingsverletzungen kommen immer zu einem ungünstigen Zeitpunkt, aber van der Mark verliert wichtige Vorbereitungszeit, denn bereits in der Woche darauf war ein weiterer Test in Barcelona geplant. Danach beginnt am 10. April in Aragón auch schon die WM-Saison.

Wie lange der Unglücksrabe ausfällt, kann im Moment noch nicht gesagt werden. „Es wird sich in den nächsten Tagen herausstellen, wie die Rehabilitation von Michael genau aussieht und wann er wieder auf sein Motorrad steigen kann“, so BMW Motorrad Motorsport Direktor Mark Bongers. „Wir stehen in ständigem Kontakt, können aber nicht mehr tun als ihm eine möglichst schnelle Genesung wünschen.“ ■



WORLDSBK

Sorgenfalten: Michael van der Mark verliert viel Testzeit vor der Saison

NACHRICHTEN

MOTOGP
Der Sieg von Enea Bastianini war für das neu aufgestellte Gresini-Team ein Jahr nach dem Tod ihres Gründers und Namensgebers nicht nur ein emotional bewegendes Ereignis. Das nun von seiner Witwe Nadia Padovani geführte Team konnte in der Woche nach dem Katar-GP drei neue Sponsorenverträge unterzeichnen, und mit dem hochtalentierten Italiener ist es nicht unwahrscheinlich, dass die Saison so weitergeht.

MOTORRAD-WM:
Der Mandalika-GP bringt auch einige zu kurierende Kinderkrankheiten mit sich. Die Strecke ist nur vier Monate nach ihrer Fertigstellung an längeren Passagen neu asphaltiert worden, weil der Boden stark nachgegeben hat. Die Tickets für den Rennsonntag sind restlos ausverkauft, es wurden zusätzliche provisorische Tribünen aufgestellt. Es gibt aber nicht ausreichend Hotels. Die, die früh gebucht haben, sind jetzt teilweise die Dummen. Auch Mitgliedern des MotoGP-Trosses wurden Buchungen storniert, weil der Betreiber die Zimmer nun zu deutlich höheren Preisen vergeben kann. Weil die Infrastruktur um die Strecke noch nicht vollständig steht, sind gigantische Verkehrsstaus vorprogrammiert.

SUPERBIKE-WM:
Das Autodrom von Most hat für das zweite Jahr der Superbike-WM aufwendige Umbauarbeiten unternommen. Die Zielgeraden und die erste Schikane wurden komplett neu asphaltiert, dazu wurden die Sturzräume wo es geht erweitert, ihre Neigung geändert und die Kiesbetten neu angelegt. Auch der Zielturm wurde neu errichtet. Insgesamt wurden 1,4 Millionen Euro investiert, 5500 Tonnen Kies und mehrere Tausend Tonnen Erde umgewalzt. Die Umbauarbeiten werden dieses Jahr noch weiter fortgeführt.



Sieg der Kleinen

Bei den 200 Meilen von Daytona gewann nicht eines der neuen 750er Zweitakt-Monster, sondern Privatfahrer Don Emde mit einer kleinen 350er Yamaha. Damit wurde er mit seinem Vater Floyd Emde nicht nur die erste Vater-Sohn-Paarung in den Siegerlisten von Daytona, er läutete auch die Ära der Zweitakter ein.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem Riesenaufgebot der britischen, amerikanischen und japanischen Werke 1970 und 1971 beim 200-Meilen-Rennen von Daytona nannte sich dieses Frühlingsspektakel, das gleichzeitig den Auftakt zur AMA Grand National Championship bildete, mit Recht das größte Einzelrennen der Saison. Der US-Motorradmarkt war der größte der Welt, und die Werke schickten die besten Fahrer zu diesem Spektakel. Doch Triumph und BSA, die im Vorjahr nach einem gigantischen Aufwand triumphieren konnten, hatten sich zurückgezogen, weil ihr strahlender Siegeszug durch die US-Meisterschaft in keinem Verhältnis zu ihrer desaströsen finanziellen Situation stand. Der US-Importeur setzte nur noch je eine Vorjahres-BSA für Dick Mann und -Triumph für Gene Romero ein. Auch Harley-Davidson nahm eine Auszeit, weil der aus ihrem neuen XR-750-Aluminium-Motor abgeleitete Straßenrenner noch nicht fertig war. Dafür konnte Norton dank John-Player-Sponsoring zwei Werks-Twins mit Phil Read und Peter Williams nach Florida bringen. Yamaha hatte neben dem Weltmeister von 1969, Kel Carruthers, den 20-jährigen Nachwuchsmann Kenny Roberts verpflichtet.

Aber so richtig ins Rampenlicht rückten Kawasaki und Suzuki. Sie homologierten ihre Dreizylinder-Zweitakter H2R und TR750 für die US-Formel 750, und diese durchstießen erstmals die 100-PS- und die 280 km/h-Grenze.

Reifenmordende Monster

Doch als die Trainings begannen, zeigte sich schnell, dass es keine Reifen gab, die unter ihrer explosiven Kraft 200 Meilen überstehen würden – vielleicht noch nicht einmal die Hälfte. Dazu entwickelten die mächtigen Zweitakter einen Durst, der sie zwang, zweimal zu tanken, und sie brachten eine Menge Kinderkrankheiten mit. So bekam Paul Smart, der nach dem Triumph-Rückzug bei Kawasaki unterkam, schon am Start Motorenprobleme und kam nur zwei Runden weit. Seine Teamkollegen Gary Nixon und Yvon DuHamel wechselten sich zunächst mit Art Baumann auf der Suzuki an der Spitze ab. Aber Baumann fiel nach neun Runden mit Zündungsschaden von der Spitze aus. DuHamel führte bis zur 15. Runde, dann ereilte ihn das gleiche Schicksal. So führte Jody Nicholas bis zur 27. Runde, der Halbzeit des Rennens, bis sein Hinterreifen zerfetzte – zum Glück nicht in der Steilwand. So übernahm Gary Fisher auf einer von Hideo „Pops" Yoshimura vorbereiteten 750er Honda die Führung, doch nur eine Runde später fiel er wegen eines gerissenen Öltanks aus.

So brach die Zeit der Underdogs an. Neben Phil Read auf der Norton waren dies alles Privatfahrer auf 350er Yamahas. Einer von ihnen war der 21-jährige Don Emde. Sein Vater Floyd hatte die 200 Meilen von Daytona 1948 auf einer Indian gewonnen, damals noch am Strand von Daytona Beach. Don hatte sich in der südkalifornischen Rennszene zu einem Top-Straßenrennfahrer entwickelt. Er gewann 1970 die kalifornische AFM-Meisterschaft sowie mehrere US-Meisterschaftsläufe bei den 250ern und wurde so für 1971 von BSA verpflichtet. Mit einem Vorjahres-Motorrad wurde er bei den Daytona 200 hinter Dick Mann und Gene Romero auf den neue-



Don Emde auf der Yamaha TR3: Der zuverlässige 350er Production Racer siegte über die Werks-750er

DON EMDE COLLECTION



DIS



Suzuki-Team mit neuer TR750 und Ron Grant, Art Baumann und Jody Nicholas



DON EMDE COLLECTION

Don Emde mit Vater Floyd



DON EMDE COLLECTION

Gewaltiges Spektakel vor vollen Tribünen: Nach dem Start führten zunächst die bärenstarken 750er, dann fielen sie aus

ZAHL DES RENNENS

7

750er-Zweitakt-Werksmaschinen von Kawasaki und Suzuki standen am Start – und keine einzige sah das Ziel. Die PS-Monster waren nicht nur durstig und reifenmordend, ihre Technik war noch völlig unausgereift und fragil. Erst viel später bekam man sie in den Griff.

ren Triples Dritter und fuhr auch sonst gute Resultate in der US-Meisterschaft ein. Doch nach dem Rückzug der Engländer stand er ohne Motorrad da.

Unglaubliche Geschichte

Emde schaute sich nach einem anderen Werks-Einsatz um, doch alle Plätze waren bereits vergeben. So spannte er mit seinem früheren Tuner Mel Dinesen, einem Yamaha-Händler aus dem kalifornischen Bakersfield, zusammen, und sie bereiteten eine neue TR3 mit Sechsgang-Motor vor. Emde versuchte noch, Reifen von seinem langjährigen Ausrüster Dunlop zu bekommen, musste von Rennleiter Paul Butler aber erfahren, dass sie nur noch die Werksfahrer kostenlos belieferten. Emde scheute sich aber nicht vorzuschlagen, ob er für den Rest der Saison Reifen bekommen würde, wenn er in Daytona gewänne. Weil dies sehr unwahrscheinlich schien, schlug Butler ein.

Nach einem Highsider im Kampf um den Sieg beim 250er-Rennen war Emde von Kopf bis Fuß voller Quetschungen und Abschürfungen, und seine rechte Schulter war steif. Auch sein 21. Startplatz wegen eines nicht sauber laufenden Motors vereinfachte sein Rennen nicht. Doch dann erwischte er einen brillanten Start und war gleich in der ersten Runde in den Top 10. Dann ging sein Motor fest. Als er die Kupplung in der Steilwand wieder kommen ließ, lief er wieder. Emde duellierte sich rundenlang mit Phil Read, und zusammen arbeiteten sie sich immer weiter nach vorn. Beim Tankstopp wurde Emde mit der Tankanlage, die sein Vater aus einem Blech-Abfalleimer gebaut hatte, in neun Sekunden abgefertigt, während die Formel-1-Tankanlage des Norton-Teams erst einmal die Hälfte ihres Inhalts über Read ergoss und es 45 Sekunden dauerte, bis er wieder weiterfahren konnte.

Mit Geoff Perry war auch die letzte Suzuki mit einer gerissenen Kette ausgefallen, und Yamaha-Privatier Ray Hempstead lag nach Halbzeit an der Spitze. Doch Emde konnte ihn überholen, sich etwas absetzen und gewann den Klassiker. Er war der Erste und ist auch seither der Einzige, der als Sohn eines Daytona-Siegers gewann. Es war der erste Sieg eines Zweitakters in Daytona und des kleinsten Motorrades bis dahin. Mit Hempstead und Dave Smith wurde das Podium komplett von Yamaha-Privatfahrern eingenommen. Neben dem Preisgeld konnte sich Emde noch über eine volle Lkw-Ladung von Dunlop-Reifen erfreuen, die eine Woche später bei ihm eintraf – Paul Butler hatte Wort gehalten.

Yamaha sollte den Sieg die nächsten zwölf Jahre wiederholen, bis 1985 beim Daytona 200 die 750er Zweitakter von den Superbikes abgelöst wurden. 1973 konnte Jarno Saarinen mit der nun wassergekühlten 350er Yamaha noch einmal die Monster besiegen. 1974 kam die Yamaha TZ 700, die mit Giacomo Agostini gleich bei ihrem Debüt in Daytona gewann und das Gesicht der Formel 750, die einst für seriennahe Motorräder erdacht wurde, komplett veränderte. ■



So knapp war es im Ziel: Brandon Paasch (#96) vor Cameron Petersen (#45) und Sheridan Morais (#113)

Paasch Triumph-

Bei ihrer 80. Ausgabe kehrte das 200-Meilen-Rennen von Daytona teils zu seiner einstigen Bedeutung zurück und lieferte Rennsport vom Feinsten. Brandon Paasch konnte seinen Vorjahres-Sieg mit einem grandiosen Windschatten-Angriff wiederholen – diesmal mit der 765er-Triumph.

Von: **Imre Paulovits**

Anfang der 1970er-Jahre war das traditionelle 200-Meilen-Rennen von Daytona das größte Einzelrennen des Jahres im Motorradsport. In den letzten Jahren war es zu einer besseren Klub-Veranstaltung verkommen, nachdem sich der Daytona International Speedway nicht mit Wayne Raineys Moto-America einigen konnte, die die Austragungsrechte an der US-Meisterschaft hat. Doch zur 80. Ausgabe kehrte die US-Meisterschaft in das gewaltige Trioval zurück, wenn auch mit Einschränkungen. Aus Sicherheitsgründen fuhren die Superbikes nicht. Dafür feierte Daytona eine Premiere, die alle Augen wieder nach Florida zog: Es wurde erstmals nach der neuen Supersport-Formel gefahren. Scott Smart, Technikdirektor der Superbike-WM und der MotoAmerica, dessen Kind das Regelwerk ist, war mit seinem gesamten Technikerstab vor Ort, um für den WM-Auftakt Daten zu sammeln. Und der 46-jährige Brite war zufrieden, wie seine Balance of Performance auf dem Hochgeschwindigkeits-Kurs mit seinem engen Infield funktionierte.

Wieder Werkseinsätze

Yamaha, die das 50-jährige Jubiläum ihres ersten Daytona-Sieges feierten, machten einen Werkseinsatz in klassischer Weiß-Rot-Lackierung. Ihr US-Superbike-Team von Attack Performance baute unter Teamchef Richard Stanboli zwei R6 auf, ihre beiden Superbike-Piloten Jake Gagne und Cameron Petersen kamen zum Einsatz und wurden von einer hochkarätigen Crew betreut. Ducati New York und ihr Warhorse HSBK Team unter der Leistung des legendären Eraldo Ferracci baute eine Panigale V2 955 auf und verpflichtete Josh Herrin, den mehrfachen US-Champ und Daytona-Sieger von 2012. Selbst Ducati-Corse-Marketingchef Paolo Ciabatti kam nach Daytona. Triumph unterstützte das TOBC-Team mit zwei Street Triple RS mit Daytona-Verkleidung nach der neuen Supersport-Regel für den dreifachen Daytona-Sieger Danny Eslick und dem letztjährigen Daytona-Sieger Brandon Paasch.

Der vierfache US-Superbike-Champ Josh Hayes, mittlerweile 45 Jahre alt, aber noch immer topfit, spannte mit Squid Hunter Racing zusammen, seine Frau Melissa Paris agierte als Teamchefin der hochprofessionellen Yamaha-R6-Truppe. Das deutsche Syntainics Racing Team wollte schon 2020 mit Sheridan Morais in Daytona fahren, was wegen Covid abgesagt wurde. Die Yamaha R6 stand seither in den USA, der Südafrikaner konnte dieses Jahr endlich seinen Einsatz aufnehmen.

Herrin riss die Pole-Position in seiner letzten fliegenden Runde mit einer Hundertstelsekunde Vorsprung vor Morais an sich, Gagne vervollständigte die erste Startreihe. Doch als Gagne mit frischem Reifen zum Warm-up rausgeschickt wurde, wurden die Bremsbeläge nicht an die Scheibe herangepumpt, Gagne knallte ungebremst in die Mauer der Boxenausfahrt. Dass danach ein Gewitter ausbrach, die Strecke überflutete und das Rennen um zwei Stunden verschoben wurde, half zwar, die Yamaha mit neuem Rahmen wiederaufzubauen, aber Gagne konnte kaum aufs Motorrad steigen. Er gab bereits nach zwei Runden auf. Bei Josh Hayes wurde ein Regelverstoß festgestellt, er musste vom letzten, dem 43. Startplatz starten.

Nach dem Start bildete sich eine zehnköpfige Spitzengruppe



NELSON



S&S

King of the Baggers: Vorn Tyler O'Hara (#29) vor Travis Wyman (#10) und dem späteren Sieger Jeremy McWilliams (#99)



DIS

Hier führt noch Cameron Petersen (#45) vor Josh Herrin (#2) und Morais



DIS

Paasch: Mit 20 zwei Daytona-Siege

mit den Favoriten, doch als sie mit Petersen an der Spitze in der achten Runde war, knallte in der Schikane der Kolumbianer José Lloreda voll gegen einen der großen Schaumstoffballen, zerriss ihn, schleuderte ihn auf die Strecke, und sein Motorrad zerlegte sich auf den nächsten 50 Metern. Das Rennen wurde abgebrochen. Als es für die verbliebenen 50 Runden weiterging, war Hayes bereits Vierter. Beim ersten Tankstopp kamen die ersten Dramen. Herrin ging hinter der Schikane der Sprit aus, er schaffte es noch zur Box, verlor aber anderthalb Minuten. Bei Eslick entwickelte die Elektronik nach dem Restart ein Eigenleben, das ihn aus der Spitzengruppe warf.

Der Meistertaktiker

Den zweiten Stopp zögerte Brandon Paasch am längsten hinaus. Er wurde mit wenig Sprit und ohne Reifenwechsel wieder rausgeschickt und reihte sich hinter Morais und Hayes ein, Petersen war um vier Sekunden enteilt. Doch die drei arbeiteten zusammen, gaben sich gegenseitig Windschatten, hielten sich nicht auf und holten ihn wieder ein. Morais ging als Erster in die letzte Runde und arbeitete sich gar einen Vorsprung im Infield heraus. Doch in der Steilwand wurde er wieder eingeholt. Aus der Schikane beschleunigte er als Führender heraus, und Paasch, der sich immer am Schluss der Gruppe aufgehalten hatte, sich im Infield immer die Reifen schonte und sich im Windschatten wieder heransaugte, setzte zum Angriff an. Als er erstmals von oben nach unten abtauchte, zog er an Hayes vorbei, dann hatte er doppelten Windschatten und überholte bis zum Zielstrich noch Morais und Petersen und gewann mit sieben Tausendstelsekunden!

Die anderen Rennen waren nicht weniger spannend. Bei den King of the Baggers gewann den ersten Lauf Tyler O'Hara vom letzten Startplatz aus. Unglaublich, wie der Kampf der beiden US-Giganten Harley und Indian diese Monster vorantreibt. Ihre Rundenzeiten waren in Daytona nur vier Sekunden langsamer als die Supersport! Im zweiten Lauf musste sich O'Hara seinem Indian-Teamkollegen geschlagen geben. Im zarten Alter von 57 Jahren zeigte Ex-MotoGP-Pilot Jeremy McWilliams, dass er es immer noch kann. Daytona sollte sein einziger Auftritt werden, nun ist eine ganze Saison nicht ausgeschlossen. Bei den Twins erlebte Aprilia-Pilot Anthony Mazziotto seinen zweiten Geburtstag, als er in die Mauer knallte, mit drei weiteren Fahrern in der Spitzengruppe kollidierte und keiner zu Fall kam. Mazziotto fuhr gar aufs Podest! Das Super Hooligan Race mit Zweizylinder-Nakedbikes gewann Andy DiBrino mit seiner KTM Duke 890 um 77 Hundertstelsekunden vor Corey West auf der Indian FTR 1200, Tyler O'Hara schaffte es hier vom letzten Startplatz immerhin aufs Podest.

Am zweiten Aprilwochenende kommen die US-Superbikes dran, sie fahren im Rahmenprogramm der MotoGP in Austin. ■

ERGEBNIS



80. Daytona 200, 12.03.2022. 43 Fahrer gestartet, 29 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Brandon Paasch (USA)	Triumph Street Triple RS 765	1:34.22,673 h
2.	Cameron Petersen (ZA)	Yamaha YZF-R6	+ 0,007 s
3.	Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+ 0,057 s
4.	Josh Hayes (USA)	Yamaha YZF-R6	+ 0,126 s
5.	Richie Escalante (MEX)	Suzuki GSX-R 600	+ 46,053 s
6.	Danny Eslick (USA)	Triumph Street Triple RS 765	+ 1.00,688 min
7.	Harry Truelove (GB)	Yamaha YZF-R6	+ 1.00,762 min
8.	Geoff May (USA)	Suzuki GSX-R 600	+ 1.08,009 min
9.	Hayden Gillim (USA)	Suzuki GSX-R 600	+ 1.16,124 min
10.	Josh Herrin (USA)	Ducati Panigale V2 955	+ 1.29,837 min

Froh, wieder dabei zu sein

Knapp zwei Jahre nach seinem schweren Unfall in Portimão stürzt sich Sandro Cortese wieder in den Rennsport und hat große Pläne. Im MSa-Interview erklärt der zweifache Weltmeister, wie er seine Zukunft plant.

Von: **Imre Paulovits**

Wie geht es Ihnen?
Mir geht es sehr gut. Ich habe zwei harte Jahre hinter mir. Ich habe wenig trainieren können, weil ich starke Schmerzen im Rücken und in den Knien hatte. Mein Körper hat mir schon viele Probleme gemacht, aber mittlerweile geht es im Alltag wieder. Die Rückenschmerzen werden bleiben, aber dafür bin ich glücklich, wieder laufen zu können. Ich hätte genauso gut im Rollstuhl landen können. Klar, ab und zu zwickt es im Rücken, ab und zu tun die Rippen weh, aber mit dem muss man leben können. Ganz so wie vorher wird es nie mehr sein, und ich werde auch nicht mehr auf dem Niveau trainieren können, wie ich es vorher gemacht habe. Aber ich kann ein normales Leben führen.

Wie sehr fehlt Ihnen der Sport?
Es wäre gelogen, wenn ich sagen würde, dass er mir nicht fehlt, aber ich sehe es trotzdem als Chance. Wenn ich auf Servus TV die Rennen kommentiere oder mit Yamaha vor Ort an der Strecke bin und den Jungs so ein bisschen mein Wissen weitergebe, kommt es in einem immer durch. Egal, ob ich mir MotoGP-Rennen anschaue oder die Superbikes und weiß, mit wem ich schon alles gekämpft habe, dann kommt das Gefühl immer hoch. Aber auf der anderen Seite bin ich immer dankbar, dass ich diese Sachen immer noch machen darf und dem Rennsport noch treu bleiben kann.

Welche Vereinbarung haben Sie mit Yamaha?
Ich bin seit letztem Jahr Yamaha-Botschafter und mache zusammen mit Jochen Kiefer ein Team in der IDM Supersport 300, wo ich den Michel-Caspar Wieth als Team-Koordinator betreue. Ich arbeite mit ihm an der Rennstrecke und neben der Rennstrecke, und Jochen Kiefer macht das Technische. Mit Unterstützung von Yamaha Deutschland haben wir ein Projekt ins Leben gerufen, um den jungen Fahrern aus dem bLU cRU Cup eine Chance zur Weiterentwicklung zu geben, damit sie nicht zu Kawasaki oder KTM wechseln, sondern bei uns bleiben.



SERVUS TV

„Ich bin dankbar, dass ich als Kommentator und Teamkoordinator weiter meiner Passion Motorsport nachgehen kann."
Sandro Cortese

Wie sind Sie auf Michel-Caspar Wieth gekommen?
Er ist letztes Jahr im Cup Vierter geworden, die zwei Holländer, die vor ihm waren, sind in andere Teams gegangen. Und Rocco Sessler, der vor ihm war, ist in den Northern Talent Cup. Weil sie dabei von Yamaha weggegangen sind, ist uns im November die Idee gekommen, das Team zu gründen. Wir haben Jochen Kiefer mit eingebunden, und im Januar wurde die Sache spruchreif. Und Michel, der Vierte im Cup, lag als Fahrer auf der Hand.

Von wem kam die Initiative?
Die kam von Yamaha und mir im Gespräch. Wir haben uns überlegt, wie wir den Nachwuchs in Deutschland fördern können. Als wir gesehen haben, dass die ersten drei Platzierten zu anderen Marken gewechselt sind, kam die Idee mit dem Team auf. Wir haben uns gesagt, wir machen eine coole Arbeit, bauen sie in der Yamaha-Familie auf, dann gehen sie woanders hin. Also müssen wir ein Sprungbrett schaffen, damit sie weiter bei Yamaha bleiben. Zunächst hatte Yamaha die Idee, dass ich das Team gründe, aber das war nicht möglich, weil ich so etwas noch nie gemacht habe. So habe ich die Koordination übernommen, aber gesagt, wir brauchen einen technischen Partner. Da kam Jochen Kiefer ins Spiel, der sehr schnell begeistert war. Mir ist er aber auch als Einziger eingefallen, der das wirklich gut machen kann. Ich bin früher für ihn gefahren. Er hat seine ganze WM-Truppe in die IDM mitgenommen, so sind wir von der technischen Seite sehr gut aufgestellt.

Wie weit sollen die Fahrer begleitet werden?
Natürlich ist das Ziel, einen jungen Fahrer bestenfalls bis zur WM vorzubereiten. Aber ohne jetzt dem Michel Druck zu machen, müssen wir erst einmal schauen, wie er sich entwickelt. Es war letztes Jahr ja erst sein allererstes Jahr im Rennsport. Yamaha Deutschland arbeitet im Cup mit Yamaha Niederlande zusammen, so war der Gedanke, zwei Fahrer in die IDM zu holen, einen Deutschen und einen Holländer. Dies wird in naher Zukunft auch so sein.

Welche anderen Projekte haben Sie für die Zukunft?
Ich mache fast alle Rennen der Superbike-WM für Servus TV und habe damit viel zu tun. Das macht mir sehr viel Spaß, und ich hoffe, dass ich noch viele Jahre dort bleiben und meiner Passion Motorsport nachgehen und dazu mit Yamaha Nachwuchsförderung betreiben kann. Aber der Motorsport ist schnelllebig, da kann noch viel passieren. ■

!

Sandro Cortese

Geburtstag: 6. Januar 1990
Geburtsort: Ochsenhausen (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2005: 125GP, Honda (26.)
2006: 125GP, Honda (17.)
2007: 125GP, Aprilia (14.)
2008: 125GP, Aprilia (8.)
2009: 125GP, Derbi (6.)
2010: 125GP, Derbi (7.)
2011: 125GP, Aprilia (4.)
2012: Moto3, KTM (1.)
2013: Moto2, Kalex (19.)
2014: Moto2, Kalex (9.)
2015: Moto2, Kalex (11.)
2016: Moto2, Kalex (15.)
2017: Moto2, Suter (18.)
2018: SSP, Yamaha (1.)
2019: SBK, Yamaha (12.)
2020: SBK, Kawasaki (19.)

HOBBYS
Nachwuchsbetreuung

Straßensport/Offroad

Grenzfall

Wegen des Ukraine-Krieges werden viele russische Spitzenfahrer ihren Sport nicht ausüben können. Dabei sind viele von ihnen sogar mit ihren ukrainischen Kollegen befreundet.

Von: **Peter Mayer** und **Thomas Schiffner**

Die Pressemitteilung des Deutschen Motor Sport Bundes DMSB kam nicht überraschend. In einem Statement vom 3. März schließt sich der Verband den Sanktionen gegen Russland an und verbannt ab sofort russische und belarussische Motorsportler von allen in Deutschland stattfindenden Motorsport-Veranstaltungen.

Diese Entscheidung besitzt Brisanz. Der IDM-Vierte der Saison 2021, Vladimir Leonov, ist Russe. „Ich bin in der Grenzstadt Donezk aufgewachsen. Beim Blick aus dem Fenster haben wir in die Ukraine geschaut. Meine Großeltern sind Ukrainer", schildert Leonov seine Beziehungen zum russischen Nachbarland. Der 34-Jährige ist von den aktuellen Geschehnissen sichtlich mitgenommen. Seine Wohnung in einem Moskauer Vorort, in dem er seit mehreren Jahren lebt, hat er mit dem Beginn der russischen Invasion verlassen. Seitdem lebt der ehemalige Moto2- und Supersport-WM-Fahrer bei seinem Team, Hertrampf Racing in Nordhorn. Beim niedersächsischen Motorradhändler werden seit Wochen die Yamahas YZF-R1M für Leonov auf die am 8. Mai beginnende IDM-Saison vorbereitet. Mit seiner russischen Lizenz wird der Profi nach dem jüngsten Erlass des DMSB mit Sicherheit nicht starten dürfen. Auch der Umweg über eine deutsche Lizenz, die Leonov beantragen will, ist versperrt. „Fahrern mit russischer Nationalität erhalten nur eine DMSB-Lizenz, wenn sie bereits in den Vorjahren eine deutsche Lizenz gelöst hatten", zitiert IDM-Serienmanager Normann Broy eine vom 9. März datierende DMSB-Mitteilung. Die aktuelle sportpolitische Entwicklung könnte somit das Ende der Rennsport-Karriere Leonovs bedeuten.

Das seit Jahren freundschaftliche private Verhältnis zwischen IDM-Superbike-Meister Ilya Mikhalchik aus der Ukraine und Leonov treibt die Absurdität der Situation auf die Spitze. Die beiden haben sich seit Jahren gemeinsam in Spanien auf die Saison vorbereitet.

Wie konsequent die Sanktionen derzeit gegen russische Sportler durchgezogen werden, erlebte jüngst der MX2-Motocross-WM-Pilot Vsevolod Brylyakov. Der 26-jährige Russe qualifizierte sich beim Italien-GP in Mantova am 6. März samstags auf Platz 19, wurde von den Sportkommissaren am Sonntag aber nicht mehr zu den Rennen zugelassen.

Auch das Schicksal der russischen Speedway- und Eisspeedwayfahrer ist, zumindest für diese Saison, besiegelt: Sie müssen vom heimischen Fernseher aus zusehen, wenn ihnen Westeuropäer die möglichen Titel wegschnappen. Die Startaufstellung für das Eisspeedway-WM-Finale am 2. und 3. April in Heerenveen (NL) ist von der FIM bereits veröffentlicht. Keiner der fünf nach den Beschlüssen von IOC und FIM verbannten Russen ist gelistet.

Im Speedway-Grand-Prix haben sowohl FIM als auch der neue Promoter Discovery Sports Events bestätigt, dass Speedway-Weltmeister Artjom Laguta und sein Landsmann Emil Sayfutdinov durch zwei Nachrücker aus Australien bzw. Großbritannien ersetzt werden. Den beiden Russen, die auch die polnische Staatsangehörigkeit besitzen und mit polnischen Lizenzen in die GP-Saison gehen wollten, bleibt nun rein theoretisch nur noch der Gang vor den internationalen Sportgerichtshof C.A.S.

Insofern spiegelt sich auch im Sport die Erkenntnis aller militärischen Auseinandersetzungen wider: Am Ende gibt es nur Verlierer. ■



EISELE

Ukrainer Ilya Mikhalchik (l.) und Russe Vladimir Leonov: Privat gute Freunde, der Krieg stellt beide vor schwere Zeiten

NACHRICHTEN

IDM/ENDURANCE-WM

Marc Moser gewann 2021 den Saisonauftakt der IDM Superbike 1000. Da sich das Bonovo-MGM-Team aber aus der IDM zurückgezogen hat, wechselt er in die Endurance-WM – allerdings nicht, ohne sich trotzdem in der IDM Superbike blicken zu lassen. „Natürlich werde ich die IDM vermissen", gibt der 28-Jährige aus dem hessischen Dieburg ganz ehrlich zu. „Ich war offen für Angebote von allen Seiten. Im ERC-Team habe ich schließlich für die Langstrecken-WM zugesagt." Moser wird der Ducati-Kollege von Xavi Forés, David Checa und Lorenzo Zanetti sein. Auf der Panigale V4R plant Moser auch mindestens einen Gaststart in der IDM. „Das steht für die zweite Saisonhälfte fest auf meiner Agenda. Vielleicht ist sogar ein zweiter drin, aber ich muss noch abklären, in welcher Konstellation mit dem Team das verwirklicht werden kann." Auf zwei Hochzeiten wollte Moser, der als letztjähriger Gesamt-Neunter auch mit Kiefer-Racing wegen eines BMW-Platzes in der IDM-Königsklasse verhandelt hatte, nie tanzen: „Zwei Meisterschaften kann ich nicht bestreiten. Ich konzentriere mich auf die Langstrecken-WM, werde in der IDM aber in Erscheinung treten."

ENDURANCE-WM

Nicht weniger als 52 Teams haben sich für den Auftakt bei den 24 Stunden von Le Mans am 16./17. April eingeschrieben, so viele wie schon seit drei Jahren nicht mehr. Unter ihnen sind zwölf aktuelle oder ehemalige Weltmeister. Die Teams scheinen die Pandemie hinter sich gelassen zu haben, letztes Jahr waren noch 14 Teams weniger am Start. Ein Starter wird beim Klassiker dieses Jahr Camille Lacourt sein, seines Zeichens fünffacher Schwimm-Weltmeister. Die Franzosen planen wieder ein Riesenspektakel.

Ken Roczen

Ende eines Superstars?

Honda und Ken Roczen verkündeten letzte Woche, dass der deutsche Supercross-Star für unbestimmte Zeit aus dem Sport aussteigt.

Von: **Frank Quatember**

Eine echte Überraschung war das nicht. Seit Wochen wird in der Szene weltweit über den Deutschen diskutiert. Bleibt er bei Honda oder wird eine KTM sein neues Motorrad? Ist es Zeit, mit nur 27 Jahren die Stiefel an den Nagel zu hängen? Geht er gar zurück in die Weltmeisterschaft? Und welche Rolle spielen die immer wieder vom Mattstedter genannten Fahrwerksprobleme an der Honda?

In den Mitteilungen betonten sowohl Honda als auch Ken Roczen ihr großes Bedauern. „Ich schulde ihnen eine Meisterschaft", wurde der Thüringer auf Instagram sentimental. Honda verwies in seiner Pressemitteilung auf die zahlreichen gesundheitlichen Probleme von Roczen seit Jahren, unter anderem wegen Epstein-Barr und COVID-19.



HRC

Dokument der Vergangenheit? Anaheim-Sieger 2022 Ken Roczen

Die laufende SX-Saison in den USA verlief bis auf den Auftaktsieg in Anaheim für Roczen enttäuschend. Immer wieder wurde er durchgereicht, stürzte ohne Not und wirkte ratlos und überfordert mit der Situation.

Regelmäßig wurden vonseiten des Thüringers in den letzten Wochen für die bescheidenen Resultate auch Probleme mit der Abstimmung des Fahrwerks angeführt. Vergangene Woche kamen eigens der deutsche Fahrwerkstuner Rolf Ringwald und Kens Vater Heiko Klepka zur Unterstützung in die USA. Doch die aktuelle Entwicklung beendete alle Spekulationen.

Was die Gerüchte über eine Rückkehr in die WM betrifft – da wird eher Ananas in Alaska gezüchtet. Sportlich wäre der Thüringer nach zehn Jahren Abwesenheit im Titelkampf chancenlos. Vom krass unterschiedlichen Lifestyle, den Kenny mit seiner Familie in Amerika lebt, ganz zu schweigen.

Denkbar wäre auch, dass sich Honda und ihre deutsche Nr. 1 einfach an einen runden Tisch gesetzt und beratschlagt haben, wie beide Seiten ohne Gesichtsverlust aus der Geschichte herauskommen. Es geht auch um viel Geld: Der Deutsche dürfte der Pilot mit dem lukrativsten Vertrag sein. Um einen Titel zu holen, läuft Ken Roczen und Honda langsam, aber sicher die Zeit weg.

Es bleibt also spannend um den größten Entertainer der Motocross-Welt, Mister Ken Roczen. Grundsätzliche Kritik an ihm verbietet sich aufgrund seiner haarsträubenden Krankengeschichte. Aber egal, wofür er sich am Ende entscheidet: Seine Karriere war, ist und wird immer eine der größten Erfolgsgeschichten eines deutschen Sportlers in Amerika bleiben. ■

Eisspeedway-WM

Erstmals ohne Russen

Die Eisspeedway-WM gibt es seit 1966. Am 2./3. April in Heerenveen wird erstmals eine Weltmeisterschaft ohne einen einzigen russischen Fahrer entschieden.

Von: **Thomas Schiffner**

Zwischen 1970 und 2002 konnten sieben Mal Westeuropäer und Tschechen die russische Phalanx durchbrechen. In den letzten 19 Jahren war der Weltmeister immer ein Russe. Bis 2022. Die Politik und der von Putin begonnene Krieg in der Ukraine bringen auch im Eisspeedwaysport eine Zeitenwende. Die fünf russischen GP-Teilnehmer Nikita Bogdanov, Igor Kononov, Dmitry Koltakov, Dmitry Khomitsevich und Dinar Valeev wurden von der FIM nach Empfehlung des IOC aus der WM 2022 verbannt. Streicht man die Russen aus der Punktetabelle, so ist nach den Rennen in Togliatti Hans Weber (25 Punkte) bester Fahrer vor Martin Haarahiltunen (14) und Jasper Iwema (14). Der Deutsche ist damit unverhofft und ungewollt in die Rolle des Titelfavoriten geschlüpft. Sollte Haarahiltunen (oder Iwema) in Heerenveen beide Rennen gewinnen können, dann würden dem Oberbayern die Plätze 3 und 4 zum historischen Titel reichen. Historisch? Weber selbst ist skeptisch: „Eine Weltmeisterschaft ohne Russen ist keine richtige WM", hatte er MSa schon aus seiner russischen Basis in Tscheljabinsk gesagt. Letzten Samstag, fünf Tage nach seinem letzten Start in der russischen Superliga, hatte der „Eishans" problemlos die russische Grenze in Narva in Richtung EU überquert.

Die FIM hat die fünf Nachrücker für die Finals in Heerenveen veröffentlicht: Jimmy Hörnell (S), Niek Schaap (NL), Andrej Divis (CZ), Joakim Söderström (S) und Jiri Wildt (CZ). Die Wildcard erhält der Deutsche Luca Bauer.

Auch die EM-Entscheidung am Samstag in Tomaszow Mazowiecki (PL) findet ohne die führenden Russen Dmitry Solyannikov und Vladimir Fadeev statt. Titelfavoriten sind nun Harald Simon (A), Jasper Iwema (NL), Lukas Hutla (CZ) und Bauer. ■



SCHIFFNER

Plötzlich Titelfavorit: Hans Weber



Nach der Dakar auch in Abu Dhabi erfolgreich: Sam Sunderland

GASGAS

Fortsetzung der Dakar

Nach der Rallye Dakar gewann GasGas-Werkspilot Sam Sunderland auch die ebenfalls zur Rally-Raid-WM zählende Abu Dhabi Desert Challenge. Honda brachte drei Fahrer unter die ersten Sieben, musste aber erneut gegen die Pierer Group zurückstecken.

Von: **Thomas Schiffner**

Die zweite von fünf Rallys zur neugeschaffenen Rally-Raid-WM, in die auch die Rallye Dakar mit einem Koeffizienten von 1,5 eingeht, war durchaus mit der großen Dakar vergleichbar, wenngleich sie durch die Wüste von Abu Dhabi auch „nur" fünf Etappen über 1823 Kilometer Gesamtdistanz beinhaltete. Zudem waren unter den 36 Motorradfahrern die Werksteams von GasGas, KTM, Husqvarna, Honda und Hero; Yamaha hatte sich ja kurz vor der Rally vom Cross-Country-Sport zurückgezogen.

Auch in Sachen Spannung brauchte sich die Rallye vor der Dakar nicht zu verstecken: Mit Ross Branch, Matthias Walkner, Luciano Benavides und zweimal Sam Sunderland hatte sie vier Etappensieger auf vier verschiedenen Marken. Ross Branch aus Botswana, der die Dakar noch auf Yamaha bestritten hatte, ist im Hero-Team untergekommen. Er stürzte gleich auf der ersten Etappe schwer, doch schaffte er das Kunststück, Stage 2 zu gewinnen. Allerdings erreichte er das Ziel nicht in den Top 10.

Honda ohne Etappensieg

Sunderland kam gleich auf der ersten Etappe wieder in die Spur, gewann vor dem Dakar-Zweiten Pablo Quintanilla, dennoch führte erst einmal Privatfahrer Michael Docherty die Gesamtwertung, da er im Prolog der Schnellste gewesen war. Auf der zweiten Etappe half Sunderland dem hier gestürzten Docherty und wurde nur Neunter, womit jetzt KTM-Pilot Kevin Benavides vor Hondas Ricky Brabec die Zeitenliste anführte. Die dritte Etappe, die Teil 2 der Marathonetappe war, gewann bei wiederum großer Hitze Matthias Walkner; Sunderland übernahm als Zweiter aber nun die Gesamtführung. Der Brite wurde am vierten Tag bei einem Sieg von Husqvarna-Mann Luciano Benavides nur Neunter, behielt aber die Führung mit 23 Sekunden vor Quintanilla und brachte sich für den Start zur letzten Etappe in eine gute Position. Seinen Vorsprung konnte er bis ins Ziel auf dem Yas Marina Circuit mit seinem zweiten Etappensieg auf 3.08 Minuten ausbauen. Ricky Brabec überholte aber noch seinen Honda-Kollegen Quintanilla. Der Chilene war damit, wie bei der Dakar, ein weiteres Mal geschlagen, und Honda gewann nicht eine Etappe.

Sieger Sunderland meinte dazu: „Abu Dhabi ist immer ein hartes Rennen, bei dem die Strategie zählt, und das war dieses Jahr noch wichtiger, da alle die nötige Pace haben. Es war physisch hart, und die Hitze kam dazu. Der Plan ist, das Momentum in die dritte WM-Runde mitzunehmen." Die startet – voraussichtlich – am 26. April in Kasachstan. ■

RALLY-RAID-WM

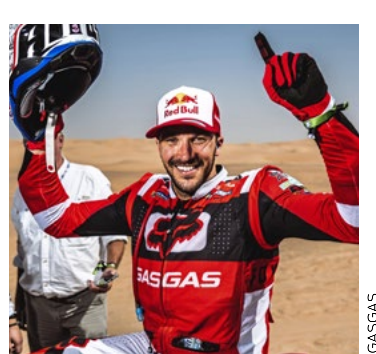
Abu Dhabi (VAE), 06.–10. März

	Fahrer	Zeit
1.	Sam Sunderland (GB), GasGas	16:54.24h
2.	Ricky Brabec (USA), Honda	+3.08 min
3.	Pablo Quintanilla (RCH), Honda	+3.36 min
4.	Toby Price (AUS), KTM	+8.17 min
5.	Matthias Walkner (A), KTM	+8.31 min
6.	Joaquim Rodrigues (P), Hero	+10.10 min
7.	Ignacio Cornejo (RCH), Honda	+14.57 min
8.	Franco Caimi (RA), Hero	+16.55 min
9.	Luciano Benavides (RA), Husq.	+20.53 min
10.	Skyler Howes (USA), Husq.	+21.08 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 5 Läufen

	Fahrer	Punkte
1.	Sam Sunderland	63 Punkte
2.	Pablo Quintanilla	46
3.	Matthias Walkner	35
4.	Ricky Brabec	34
5.	Toby Price	25
6.	Ignacio Cornejo	24
7.	Adrien van Beveren (F), Yamaha	20
8.	Joaquim Rodrigues	18
9.	Joan Barreda (E), Honda	17
10.	Luciano Benavides	16



GASGAS

Rally-Sieger, WM-Erster: Sunderland

NACHRICHTEN

TOMAC AUF KURS

Der erste US-Supercross-Lauf ohne Ken Roczen (siehe Seite 42) vergangenen Samstag in Detroit brachte Eli Tomac weiter in Richtung Titelgewinn. Der Yamaha-Pilot gewann sein fünftes Saisonrennen und konnte seinen Vorsprung auf Jason Anderson auf 42 Punkte ausdehnen. Sein Verfolger Jason Anderson (Kawasaki) stürzte in einem dramatischen Rennen ebenso wie Titelverteidiger Cooper Webb (KTM), Chase Sexton (Honda) und Dylan Ferrandis (Yamaha). Husqvarna-Pilot Malcolm Stewart profitierte von der Sturzserie, wurde Zweiter und schob sich in der Tabelle auf Rang 3, punktgleich mit Anderson.

BOU GEWINNT WEITER

Neue X-Trial-Saison, der gleiche Sieger: Der Katalane Toni Bou gewann am Freitag mit seinem 70. Indoor-Sieg den WM-Auftakt in Nizza mit nur 2 Punkten im Final Run gegen seinen Landsmann Adam Raga (13). Dritter wurde der aufstrebende Italiener Matteo Grattarola. Nächster Lauf ist am 25. März in Chalon-sur-Saône (Frankreich).

HOLDER UND BEWLEY ERSETZEN RUSSEN

FIM und Promoter Discovery Sports Events haben Fakten geschaffen: Nach dem Ausschluss von Artjom Laguta und Emil Sayfutdinov aus dem Speedway-GP 2022 wurden zwei permanente Grand-Prix-Piloten nachgenannt: Der Australier Jack Holder und der Brite Dan Bewley (22) werden die Plätze der aufgrund des FIM-Beschlusses verbannten Russen einnehmen.

MAGGIORA ERSETZT RUSSLAND-GP

Motocross-GP-Promoter Infront hat anstelle des gestrichenen russischen Grand Prix in Orlyonok Maggiora in Italien für den 8. Mai nachgenannt. Neu im Kalender ist außerdem die MXGP-Premiere am 10.09. in Mussanah im Oman.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1949/53 Alfa Romeo 6C 2500, erstklassig und mit Geschichte. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Alvis



1936 Alvis Silver Eagle, 4.3 l mit Kompressor! Siehe Cargold YouTube € 168.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, T. 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin



1963/65 Aston Martin DB5, in 1A Zustand und mit Historie. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, cargold.com H

BMW

Active Tourer 225 xe i Performance, 75300 km, 165 kW (224 PS), weiß, Klima, Preis auf Anfrage. 37444 St. Andreasberg, Tel. 0176/71209357

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58062



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Jaguar



1954/57 Jaguar XK140, vollrestauriert, gute Farbkombination. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182-25 50

Bestellservice und Abo-Service*

motorsportaktuell@dpv.de

**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

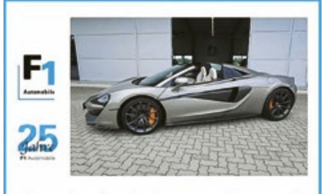
Maserati



Grantourismo Sport, 38000 km, 338 kW (460 PS), scheckheftgepflegt, TÜV neu, 61.950,- €. Tel. 0171/3710578

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57908

McLaren



570S Spider Individual, EZ18, 10000 km, top individual Ausst. (UPE 279.000,- €), Garantie 4/23, neuwertig, 176.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58055

Mercedes



C 43 AMG Cabrio, neues Mod., 1. Hand, 9000 km, 390 PS, grau, Top-Ausst., 56.000,- €. 83395 Freilassing, 08654/2161

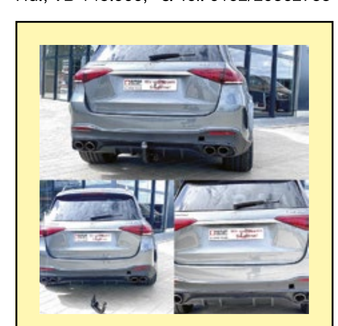
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58048



Mercedes-Benz AMG GT-S, EZ 06/15, 8950 km, 510 PS, selenitgrau, Leder Exklusiv Nappa schwarz, Memory-Paket, Navi, LED, DVD, AMG Performance Sitze, Klima, NR-Fzg., Burmeister, VB 91.000,- €. Tel. 0173/6676661



1 von 3 dt. "OCEAN BLUE"mit Keramik, neuwertig! nur 16000 km, Inzn. mögl., 1. Hd., VB 148.500,- €. Tel. 0152/29362733



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

MG



MGF Rover, 185000 km, Bj. 2000, 107 kW, unfall- und rostfrei, top gepflegt, 3.900,- €. Tel. 09076/696

Porsche



997 Carrera 4S, EZ 2007, 117000 km, SD, silber/schwarz, Tiptronic, Klappenauspuff, 4 Vorbesitzer, scheckheftgepflegt, letzte Inspektion vor 10000 km, 44.000,- €, von privat, Tel. 0151/61106027

997 Cabrio Tiptr. S, 325 PS, EZ 06, 1. Hd., nur 38000 km, DVD, 19 Zoll, Xenon-Scheinw., 64.900,- €. Tel. 0173/5398553



1995 Porsche 993 Turbo S, Original Turbo S! Einer von nur 342! € 389.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

www.Rennsportshop.com



928 GT, Bj. 1/1991, 123987 km, 243 kW (330 PS), schwarz/schwarz, 8 Zylinder, Alu, H-Kennz., Speichenräder, Leder, Klima, SHZ, Klimaanlage, 5-Gang-Schaltung, Navi, komplett rostfrei, erstklassiger Zustand, 54.000,- €, ein Gutachten 2+ über 69.000,- € liegt vor. Nur 682 mal gebaut. 6352 Ellmau, Tel. 0043/676/5595519
mehr: motor-klassik.de Nr. 58022



1982 Porsche 911 Turbo, 2. Hand, deutsches Fahrzeug! € 132.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 14/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Die F1-Piloten setzten ein Zeichen gegen den Krieg in der Ukraine. Nur Hamilton fehlte wegen eines verspäteten Fliegers

Außergewöhnlicher Grand Prix

zur F1-Historie
MSa 13/2022

Ein Lob für den Rückblick auf den Malaysia GP 2012 im letzten Heft. Ich erinnere mich sehr gerne an dieses außergewöhnliche Rennen zurück. Ich fände es sehr schön, wenn es noch häufiger solch eine historische Rubrik in Motorsport aktuell gäbe.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Sonderbehandlung für Ferrari?

zur Russland-Krise
MSa 13/2022

Wie kann es sein, dass Ferrari an seinem russischen Sponsor Kaspersky und Ersatzfahrer Robert Schwarzman festhält, während das kleine Haas-Team binnen Stunden alle Uralkali-Beziehungen tilgen und die russischen Farben von Fahrzeugen, Kleidung, Trucks usw. entfernen musste? Inzwischen hat man sich ja komplett vom Sponsor und dessen Sohn getrennt. Ich bitte Sie inständig, das in den nächsten Ausgaben zu thematisieren.

Ralf Eggert
per E-Mail

Mercedes macht Politik

zum Masi-Rauswuf
MSa 12/2022

Ich bin ja immer noch etwas verwundert, wie Toto Wolff nach einem Vierteljahr immer noch nachtritt, was Michael Masi angeht. Sicher darf man enttäuscht sein, aber irgendwann sollte man die Seiten umblättern und weitermachen. Dass Mercedes gerne „Politik“ macht, wissen wir ja. Man freut sich über sportliche Konkurrenz, so sagt man zumindest immer. Wenn dann aber ein Team besser zu sein scheint, wird nach der FIA gerufen und um technische Direktiven gebeten. Ich hoffe, die anderen Teams werden bei der FIA auch die neuen „Sidepods“ von Mercedes bei den Testfahrten in Bahrain beanstanden. Nach diesen ganzen Sachen ist Mercedes für mich das unsympathischste F1-Team.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)
17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring
28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)
30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 18. März		
09.25	Formel 3 Sakhir, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.35	Formel 2 Sakhir, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Sakhir, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.20	Formel 1 Sakhir, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
14.25	Formel 3 Sakhir, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.45	Formel 1 Sakhir, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 15.50	Formel 1 Sakhir, 2. Freies Training **LIVE**	ORF 1
17.15	FIA WEC Sebring, Vorber. & Start **LIVE**	ORF Sport+*
17.25	Formel 2 Sakhir, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.00	FIA WEC Sebring, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
23.00	FIA WEC Sebring, Schlussphase **LIVE**	NITRO
23.00	FIA WEC Sebring, Schlussphase **LIVE**	ORF Sport+*
Samstag, 19. März		
05.25	Moto3-WM Mandalika, Qualifying **LIVE**	Servus TV
06.30	Moto2-WM Mandalika, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.25	MotoGP Mandalika, FP4 & Quali **LIVE**	Servus TV
11.00	Formel 3 Sakhir, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.45	Formel 1 Sakhir, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.20	Formel 1 Sakhir, 3. Freies Training (Zus.)	ORF 1
14.35	MotoGP Mandalika, Qualifying (Wh.)	Servus TV A**
14.50	MotoGP Mandalika, Qualifying (Wh.)	Servus TV D**
15.30	Formel 1 Sakhir, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 15.45	Formel 1 Sakhir, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
16.00	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring **LIVE**	Motorvision TV*
17.30	Formel 2 Sakhir, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 20. März		
04.20	Motorr.-WM Mandalika, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
05.00	Moto3-WM Mandalika, Rennen **LIVE**	Servus TV
06.00	Moto2-WM Mandalika, Rennen **LIVE**	Serv. TV/SRF 2
07.20	MotoGP Mandalika, Rennen **LIVE**	Servus TV
07.50	MotoGP Mandalika, Rennen **LIVE**	SRF 2
09.55	Formel 3 Sakhir, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.35	Formel 2 Sakhir, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	Formel 1 Sakhir, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	MotoGP Mandalika, Rennen (Wh.)	Servus TV A**
ca. 15.20	Formel 1 Sakhir, Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
15.25	MotoGP Mandalika, Rennen (Wh.)	Servus TV D**
21.00	IndyCar Series, Fort Worth (Aufz.)	Sky Sport F1*
21.00	NASCAR Cup Series, Atlanta **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
22.50	Formel 1 Sakhir, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
Montag, 21. März		
ab 20.00	MX-WM Patagonien, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
Dienstag, 22. März		
22.00	FIA WEC Sebring, Highlights	Eurosport 1

Livestream/Internet

Mittwoch, 16. März		
13.00	PS on Air (FIA WEC Talk) **LIVE**	YouTube
Freitag, 18. März		
01.00	FIA WEC Sebring, Qualifying **LIVE**	fiawec.com*
01.00	IMSA-Sportw. Sebring, Qualifying **LIVE**	www.imsa.tv
ca. 17.15	FIA WEC Sebring, Rennen **LIVE**	fiawec.com*
Samstag, 19. März		
18.00	SuperEnduro-WM Riesa, 1. Lauf **LIVE**	motorsport.tv*
Sonntag, 20. März		
18.00	SuperEnduro-WM Riesa, 2. Lauf **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig ** A = nur Österreich, D = nur Deutschland

Vorschau


MOTORSPORT IMAGES

Formel 1: Wer gewinnt das erste Rennen der neuen Ära in Bahrain?


MOTORSPORT IMAGES

IMSA & WEC: Das große Langstrecken-Doppel-Event in Sebring


MOTOGP

MotoGP: Nach der Wüste von Katar geht es in die Traumkulisse von Mandalika

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
18.03.	Sportwagen-WM (WEC), 1000 Meilen Sebring	USA
18./19.03.	Rallye-ÖM (ÖRM), Rebenland-Rallye	A
19.03.	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring	USA
19./20.03.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Atlanta	USA
20.03.	Formel 1/F2/F3, Sakhir	BRN
20.03.	IndyCar Series, Fort Worth/Texas	USA
Motorrad		
19.03.	Eisspeedway-EM, Tomaszow Mazowiecki	PL
19.03.	US-Supercross, Indianapolis	USA
19./20.03.	SuperEnduro-WM, Riesa	D
19./20.03.	Enduro-EM, Pietramontecorvino	I
20.03.	Motorrad-WM, Mandalika	RI
20.03.	Motocross-WM, Villa La Angostura	RA